DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE

HÔTEL DU DÉPARTEMENT
CS 50377
77 010 MELUN CEDEX
TÉL. : 01 64 14 77 77

seine-et-marne.fr

SEINE & MARNE LE DÉPARTEMENT 77

CAUE 77

PROJET DE TERRITOIRE DÉPARTEMENT 77 SEINE & MARNE

(A) MÉNAGER LA SEINE-ET-MARNE — UN RÉFÉRENTIEL POUR LE DÉPARTEMENT

AVRIL 2014

DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE

77

(a)ménager
la Seine-et-Marne

UN RÉFÉRENTIEL POUR LE DÉPARTEMENT

ÉDITO

La Seine-et-Marne est un territoire aux paysages variés, contrastés et nuancés, qui tire son identité de sa diversité, entre ruralité et urbanité et de sa position stratégique de porte d'entrée de l'Île-de-France.

En 40 ans, notre département a grandi et s'est transformé à un rythme accéléré : sa population a plus que doublé et il a accueilli de nombreuses zones d'habitations, entreprises et grandes infrastructures en usant – parfois même en abusant – de ses richesses naturelles, au premier rang desquelles la disponibilité foncière.
L'heure était alors au tout automobile et permettait au plus grand nombre d'accéder à la propriété non loin de Paris, dans un cadre naturel attractif.

Demain, ce développement est appelé à se poursuivre pour répondre aux besoins toujours plus grands des Seine-et-Marnais, en logements, emplois, transports ou services à proximité immédiate de la Métropole du Grand Paris. Mais notre département devra se développer dans un contexte de raréfaction des richesses, qu'elles soient financières ou naturelles. Le modèle actuel de disparition de plus de 600 hectares par an de surfaces agricoles et naturelles n'est plus soutenable ni acceptable par notre territoire et ses habitants. C'est pourquoi il devient nécessaire et urgent de repenser, ensemble, notre façon d'envisager l'avenir de notre territoire.

C'est forts de ces constats que les élus du Conseil général ont impulsé dès 2008 la dynamique du Projet de territoire dans lequel les forces vives du département – habitants, associations, entreprises, institutions, collectivités… – revendiquent la nécessité d'inventer un modèle d'aménagement propre à la Seine-et-Marne.
Ce référentiel d'aménagement, que nous avons réalisé en étroite collaboration avec le CAUE, des chercheurs, des partenaires locaux et le Conseil participatif du Projet de territoire, illustre ce modèle de développement soutenable, durable, respectueux de l'équilibre ville / nature que nous appelons de nos vœux.

Il se veut pédagogique et accessible à tous pour donner à chaque élu et à chaque acteur de l'aménagement de nouvelles clés pour penser, de la plus petite à la plus grande échelle, notre rapport à notre environnement, à notre ruralité et à nos modes de déplacement, qui sont des marqueurs forts de l'identité de la Seine-et-Marne.
Car c'est dans la réinvention des liens qui unissent les Seine-et-Marnais à leur territoire que nous saurons collectivement tirer parti de nos formidables potentialités.

Ce référentiel d'aménagement est donc un point de départ, une invitation à la réflexion et au dialogue, un document évolutif dont la réussite opérationnelle à moyen terme repose sur notre capacité à le mettre en œuvre ensemble, dès aujourd'hui.

VINCENT ÉBLÉ
Sénateur
Président du Conseil général de Seine-et-Marne

QUELQUES CHIFFRES CLÉS POUR L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES DE SEINE-ET-MARNE

226

HABITANTS AU KM²

C'est la densité démographique de la Seine-et-Marne, soit 24 fois moins que dans le Val-de-Marne, 3 à 4 fois moins que dans l'Essonne ou le Val d'Oise, mais 2 à 4 fois plus que tous les autres départements voisins à l'est, au sud et au nord.

(source : INSEE - RP 2011)

1 338 427

HABITANTS

C'est le nombre d'habitants en Seine-et-Marne en 2011

(source : INSEE - RP 2011)

avec une croissance annuelle moyenne de

+13 000

HABITANTS/AN

entre 2006 et 2011, soit un taux de croissance, sur la période, de 5,1 % contre 2,8 % pour la Région Île-de-France.

(source : INSEE - RP 2011)

137 500

HECTARES

c'est la surface de bois et forêts, soit 23,2 % du département (aux deux tiers privée).

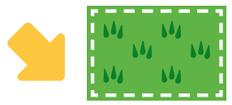
(source : IAU IDF, MOS 2008)

2 683

EXPLOITATIONS AGRICOLES

c'est 56 % du potentiel agricole francilien (avec notamment 120 troupeaux de bovins, 106 troupeaux d'ovins et les AOC Brie de Meaux et Brie de Melun).

(source : AGRESTE, RA 2010).



623

HECTARES PAR AN

c'est le recul annuel moyen des espaces agricoles et naturels entre 1999 et 2008.

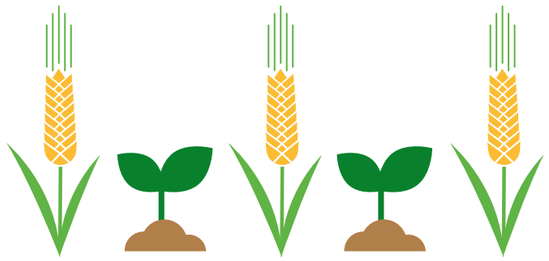
(source : IAU IDF, MOS 2008)

360 000

HECTARES

c'est la surface de cultures, soit 60,7 % du département.
Ainsi, 84% du département sont un espace boisé ou agricole pour 72 % en grande couronne.

(source : IAU IDF, MOS 2008)



0,66

c'est le ratio emplois/actifs en 2009, soit 2 emplois dans le département pour 3 actifs qui y résident. C'est le ratio le plus faible de France.

(source: INSEE - RP 2010)

1H27

c'est la durée quotidienne moyenne de déplacement pour les Seine-et-Marnais âgés de plus de 5 ans.
Ce temps est légèrement inférieur à l'ensemble des autres départements franciliens.

(source : Enquête Globale Transport 2010, STIF - OMNIL)

12 KM

c'est la distance médiane domicile - travail parcourue par les Seine-et-Marnais.
Elle est de 9 km pour les autres départements de grande couronne.

(source : INSEE - RP 2010)

38 %

des ménages seine-et-marnais disposent d'au moins 2 véhicules. En France, cette part est de 34%.

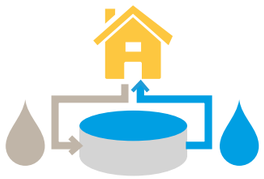
(source : INSEE - RP 2010).

+7300

PAR AN

c'est le nombre de logements construits ces 10 dernières années (2002-2012), plaçant la Seine-et-Marne en tête des départements franciliens.

(source : SIT@DEL 2)



90,2 %

c'est la part de la population desservie par l'assainissement collectif, correspondant à la moyenne nationale.

(source : Conseil général de Seine-et-Marne, observatoire de l'eau).

995 M²

POUR 1 000 HABITANTS

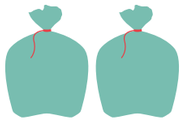
c'est la densité commerciale des grandes surfaces de plus de 300 m², pour 821 en Essonne, 776 dans les Yvelines et 631 en moyenne en Île-de-France.

(source : IAU IDF, LSA, 2012)

2 MILLIONS DE M²

c'est la surface totale des entrepôts logistiques bâtis dans le département ces 10 dernières années (2001-2010) soit 40 % de la surface régionale.

(source : SIT@DEL 2)



565 KG

PAR HABITANT

c'est la quantité de déchets ménagers collectés en Seine-et-Marne, pour 480 kg à Paris et 474 kg dans les Yvelines. La Seine-et-Marne est en tête des départements franciliens.

(source : ORDIF, mai 2013)

6,89

MILLIONS DE TONNES

c'est la quantité de déchets de chantiers stockée en 2012 en Seine-et-Marne, soit 92 % du total des déchets inertes de la grande couronne.

(source : DDT – DRIEE).

UN OUTIL PRATIQUE

POUR METTRE EN ŒUVRE LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU PROJET DÉPARTEMENTAL DE TERRITOIRE

Dans le Projet de territoire départemental adopté en 2010, le Manifeste « Pour une Seine-et-Marne du 21e siècle » déclare : « La poursuite du modèle de développement qui fut à l'œuvre ces quarante ou cinquante dernières années n'est ni soutenable ni souhaitable. La Seine-et-Marne doit inventer un modèle d'aménagement innovant, durable, économe et efficace, qui tienne compte des spécificités du territoire ». Contribuer à cette invention : telle est l'ambition du présent référentiel d'aménagement des territoires du département.

Qu'est-ce qu'un référentiel ? C'est un recueil de réponses simples et pratiques qui propose des repères et permet de partager un ensemble d'informations, de connaissances, d'orientations. Le Département n'a pas la compétence de l'aménagement du territoire. Cependant, il a de l'ambition pour son territoire et il souhaite la faire connaître en montrant concrètement comment il propose de décliner les grands principes d'aménagement de son Projet de territoire et de son Agenda 21.

Qu'est-ce qu'aménager les territoires ? C'est l'ensemble des politiques, des choix, des actes, qui font évoluer l'organisation de l'espace et qui produisent le cadre de vie dans tous ses aspects quotidiens : cela commence à l'échelle du projet résidentiel personnel – par exemple la maison, son accès, son jardin, sa clôture – et cela va jusqu'à l'échelle de la grande infrastructure régionale ou internationale qui traverse le département. En matière d'aménagement du territoire, il n'y a pas de petits et de grands acteurs, de petits et de grands gestes : il n'y a que des acteurs multiples, tous responsables de l'espace qu'ils produisent et transforment en permanence par leurs désirs, leurs stratégies, leurs comportements.

Que se passe-t-il en Seine-et-Marne ? Il y a quarante ans, la Seine-et-Marne était deux fois moins peuplée. Dans vingt ans, elle aura dépassé le million et demi d'habitants. Jamais dans l'histoire du département un tel bouleversement démographique ne se sera produit aussi vigoureusement et, il faut bien le dire, aussi brutalement. D'un côté, ce bouleversement interroge et inquiète : une nouvelle Seine-et-Marne se déploie qui semble submerger celle dont on avait hérité et où beaucoup avaient construit leurs repères individuels et collectifs, dans la diversité des territoires. De l'autre, il est une chance historique : celle d'inventer, grâce au développement, une nouvelle façon de vivre et d'habiter en Île-de-France, à l'interface entre les banlieues de la zone dense et les territoires de faible densité de l'est du bassin parisien et de prolonger et faire vivre la spécificité des divers contextes seine-et-marnais. C'est là qu'il faut inventer et non plus subir, l'aménagement des territoires. C'est là qu'il faut construire et partager son référentiel.

Un référentiel pour qui ? à utiliser comment ? Il s'adresse à toutes celles et tous ceux qui ont besoin de concevoir des formes aménagées (bâties et non bâtie), pour habiter, travailler, produire, se déplacer, se divertir, consommer,…) et qui se posent des questions légitimes quant aux réponses qui leur ont été jusqu'à présent proposées. Mais soyons immédiatement modestes et réalistes : ces questions, les auteurs du référentiel et tous ceux qui ont participé à son élaboration, se les posent aussi. Ils n'ont pas forcément réponse à tout – et surtout pas une réponse unique – ils ne disposent pas, seuls, de la « science de l'aménagement ». C'est pourquoi ce référentiel est voulu comme un cadre de travail, de réflexion et de débat : il apporte, certes, des réponses, donne des orientations, met en garde contre des dérives, suggère des innovations, mais il reste un chantier ouvert, une invitation à poursuivre en permanence l'invention collective de la Seine-et-Marne du 21e siècle à laquelle chaque acteur doit contribuer, dans la diversité des situations. Avec une solide conviction initiale cependant : désormais, il faut (a)ménager les territoires.

Pourquoi ménager en même temps qu'aménager les territoires du département ? Parce que dans un tel contexte de pression du développement, la clé de l'avenir est de prendre soin des territoires qui l'accueillent. C'est une nécessité environnementale évidente au regard des ressources finies, au premier rang desquelles le foncier. Mais c'est aussi une nécessité sociale, car dans les territoires où la qualité de vie se dégrade sous la pression du développement, les inégalités de positions spatiales ou d'accès aux ressources se creusent et les tensions et les injustices environnementales s'accentuent. Et c'est enfin une nécessité économique car les territoires développés sans ménagement dysfonctionnent rapidement et génèrent plus de nouveaux problèmes que de solutions. Ménager les territoires, c'est reconnaître qu'ils sont nos habitats et qu'il faut désormais les concevoir comme une « maison commune », aux quatre points cardinaux du département et non plus comme l'espace inépuisable du déploiement des projets de tous et de tout. Tel est le tournant qu'appelle de ses vœux le Manifeste du Projet de territoire de la Seine-et-Marne.

Quels défis pour le 21e siècle ? Ils sont globaux et ils sont locaux. Ils sont de ce fait systémiques, c'est-à-dire qu'ils sont tous liés et que les réponses aux uns (par exemple le réchauffement climatique, la transition énergétique, la sécurité alimentaire) ne peuvent être disjointes des réponses aux autres (par exemple la production de logements, d'emplois, de services, de lieux de consommation et de récréation et de solutions de déplacements quotidiens, pour 200 000 nouveaux Seine-et-Marnais). Durant la prochaine génération, l'urbanisation va se poursuivre parce que toute l'Île-de-France restera une région attractive à l'échelle du monde. La Seine-et-Marne va s'intégrer davantage encore dans le système métropolitain francilien, toujours plus profondément à l'est. Dans le même temps, les tensions sur les ressources, sur ce que consomment et rejettent globalement les territoires et leurs populations – le « métabolisme territorial » – vont s'accentuer. Il faudra « faire autrement » : urbaniser autrement, se déplacer autrement, accueillir le développement économique autrement, consommer et recycler autrement, cultiver autrement, etc. D'autant plus en Seine-et-Marne où le danger majeur sera de penser qu'on peut continuer comme avant, du fait de la générosité de l'espace. Cette facilité restera tentante pour la plupart des acteurs extérieurs à la Seine-et-Marne qui voient le département comme une réserve d'expansions diverses. Avec le présent référentiel, il s'agit aussi de leur opposer une vision alternative, développeuse mais raisonnée, intégrée dans le système francilien mais spécifique.

Quelles spécificités pour l'aménagement des territoires seine-et-marnais ?

- D'abord, le parti pris de la **nature** pour guider le ménagement des territoires. C'est se référer à la nature sous toutes ses formes et fonctions pour cultiver la spécificité des territoires, parce que 87,3 % (MOS 2008) du département est constitué d'espaces agricoles, naturels et forestiers et que telle est la véritable marque de la Seine-et-Marne, comme l'attestent ses paysages, ses « ciels » et ses ambiances ;
- ensuite, le parti pris de la **mobilité** pour dessiner en même temps les liens et les lieux. C'est se référer à la mobilité pour mieux associer les territoires et les réseaux, parce que le département est profondément inscrit dans le système des déplacements franciliens, qu'il accueille une des grandes portes d'entrée en France et que circuler et accéder sont désormais essentiels pour bien habiter les territoires ;
- enfin, le parti pris de la **proximité** pour concevoir le nouveau confort collectif des territoires. C'est se référer aux proximités pour réinventer la qualité des espaces collectifs de vie et de travail, alors que durant le dernier demi-siècle, cette qualité a été négligée au profit d'un urbanisme individuel, conçu à la parcelle – qu'il s'agisse de maisons, de lotissements, d'espaces d'activités ou d'équipements – tandis que les espaces publics étaient souvent traités de façon purement fonctionnelle.

LE RÉFÉRENTIEL

MODE D'EMPLOI

Ouvrez une des 18 doubles-pages du référentiel : 1 photo, 1 croquis, 1 bonne pratique, de courts textes, quelques « mots d'ordre » et auparavant, les introductions de parties et de chapitres, appuyées par des cartes ou des vues grand format. Que faire de tout cela ? Un seul objectif : réfléchir autrement, se poser de nouvelles questions concernant des situations maintes fois rencontrées et faire bouger les habitudes qui guident l'énoncé des réponses.

Quelques chiffres, quelques idées, quelques principes, quelques formes : rien n'est suffisant en soi, tout n'est pas dit, mais à condition qu'on accepte de remettre en cause les façons actuelles d'aménager les territoires, alors le débat peut commencer. Le dessin ne correspond pas à la situation concrète concernée ? C'est une invitation à le produire, pour que le projet soit vraiment celui du territoire. Tous les enjeux n'ont pas été dits ? C'est l'occasion de bien écouter tous les acteurs du territoire, pour être certain de préparer l'avenir avec eux. On n'est pas forcément d'accord avec le point de vue exprimé ici par le Département ? Alors confrontons les idées et les aspirations et prenons ensemble les partis dont on pourra collectivement être fiers, demain, en Seine-et-Marne.

CE QU'EST LE RÉFÉRENTIEL

- Un outil pédagogique simple et évolutif
- Une aide à l'analyse de situations concrètes et spécifiques d'aménagement évolutif
- Un rappel des documents disponibles pour mieux agir
- Un ensemble de recommandations pratiques
- Une présentation des orientations d'aménagement souhaitées par le Département de Seine-et-Marne
- Une affirmation de nouveaux principes pour faire autrement
- Une invitation à poursuivre l'effort collectif de conception

CE QUE N'EST PAS LE RÉFÉRENTIEL

- Un mode d'emploi pour des projets clés en main
- Un ensemble de normes pour construire et aménager selon un modèle unique seine-et-marnais
- Un énoncé réglementaire ou conditionnel
- Un schéma d'aménagement du territoire

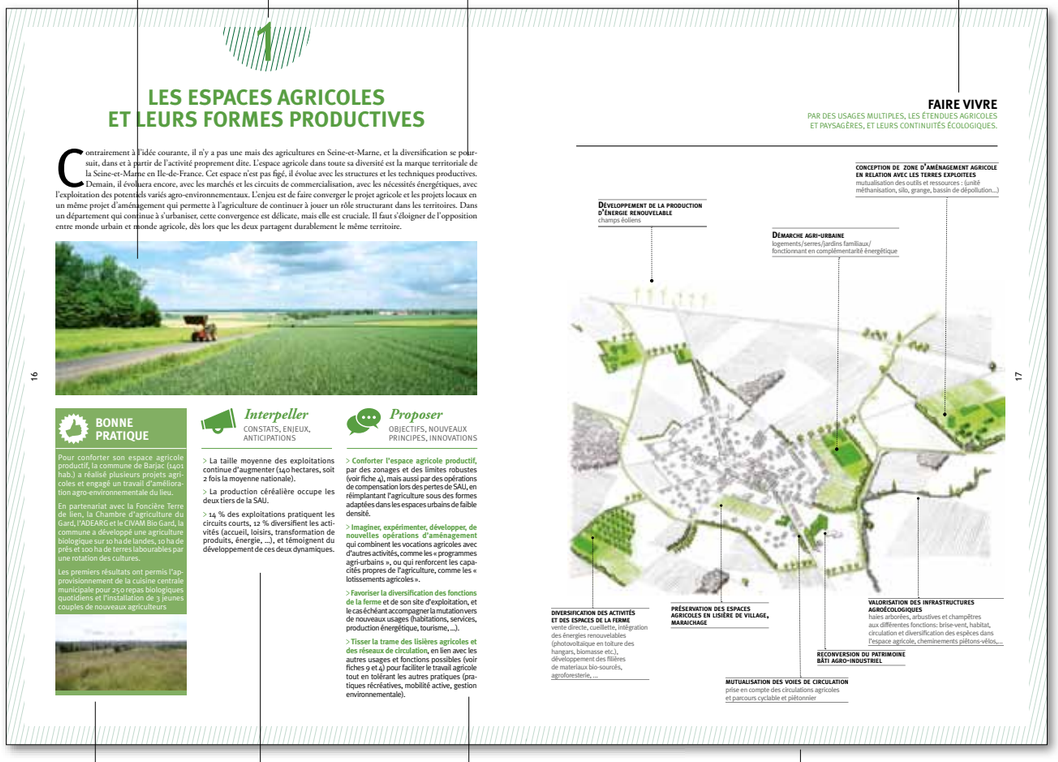
FICHE PRATIQUE

La photo bandeau illustrant une situation actuelle en Seine-et-Marne
Ce n'est pas nécessairement un objectif à atteindre mais seulement une réalité, qui invite à poser les bonnes questions.

Numéro de fiche

Le sujet et ses enjeux
En quelques lignes, les raisons pour lesquelles il faut se saisir du thème proposé et l'idée directrice pour y réfléchir

Rappel de sous-partie


1
LES ESPACES AGRICOLES ET LEURS FORMES PRODUCTIVES
Contrairement à l'idée courante, il n'y a pas une mais des agricultures en Seine-et-Marne, et la diversification se poursuit, dans et à partir de l'activité proprement dite. L'espace agricole dans toute sa diversité est la marque territoriale de la Seine-et-Marne en Ile-de-France. Cet espace n'est pas figé, il évolue avec les structures et les techniques productives. Demain, il évoluera encore, avec les marchés et les circuits de commercialisation, avec les nécessités énergétiques, avec l'exploitation des potentiels variés agro-environnementaux. L'enjeu est de faire converger le projet agricole et les projets locaux en un même projet d'aménagement qui permette à l'agriculture de continuer à jouer un rôle structurant dans les territoires. Dans un département qui continue à s'urbaniser, cette convergence est délicate, mais elle est cruciale. Il faut s'éloigner de l'opposition entre monde urbain et monde agricole, dès lors que les deux partagent durablement le même territoire.
16
BONNE PRATIQUE
Pour conforter son espace agricole productif, la commune de Barjac (1401 hab.) a réalisé plusieurs projets agricoles et engagé un travail d'amélioration agro-environnementale du lieu.
En partenariat avec la Foncière Terre de Liens, la Chambre d'agriculture du Gard, l'ADEARG et le CIVAM Bio Gard, la commune a développé une agriculture biologique sur so ha de landes, 10 ha de prés et 100 ha de terres labourables par une rotation des cultures.
Les premiers résultats ont permis l'approvisionnement de la cuisine centrale municipale pour 250 repas biologiques quotidiens et l'installation de 3 jeunes couples de nouveaux agriculteurs
Interpeller
CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS
> La taille moyenne des exploitations continue d'augmenter (140 hectares, soit 2 fois la moyenne nationale).
> La production céréalière occupe les deux tiers de la SAU.
> 14 % des exploitations pratiquent les circuits courts, 12 % diversifient les activités (accueil, loisirs, transformation de produits, énergie, ...), et témoignent du développement de ces deux dynamiques.
Proposer
OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS
> Conforter l'espace agricole productif, par des zonages et des limites robustes (voir fiche 4), mais aussi par des opérations de compensation lors des pertes de SAU, en réimplantant l'agriculture sous des formes adaptées dans les espaces urbains de faible densité.
> Imaginer, expérimenter, développer, de nouvelles opérations d'aménagement qui combinent les vocations agricoles avec d'autres activités, comme les « programmes agri-urbains », ou qui renforcent les capacités propres de l'agriculture, comme les « lotissements agricoles ».
> Favoriser la diversification des fonctions de la ferme et de son site d'exploitation, et le cas échéant accompagner la mutation vers de nouveaux usages (habitations, services, production énergétique, tourisme, ...).
> Tisser la trame des lisières agricoles et des réseaux de circulation, en lien avec les autres usages et fonctions possibles (voir fiches 9 et 4) pour faciliter le travail agricole tout en tolérant les autres pratiques (pratiques récréatives, mobilité active, gestion environnementale).
17
FAIRE VIVRE
PAR DES USAGES MULTIPLES, LES ÉTENDUES AGRICOLES ET PAYSAGÈRES, ET LEURS CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES.
CONCEPTION DE ZONE D'AMÉNAGEMENT AGRICOLE EN RELATION AVEC LES TERRES EXPLOITÉES
mutualisation des outils et ressources : (unité méthanisation, silo, grange, bassin de dépollution...)
DÉVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION D'ÉNERGIE RENOUVELABLE
champs éoliens
DÉMARCHE AGRI-URBAINE
logements/serres/jardins familiaux/ fonctionnant en complémentarité énergétique
DIVERSIFICATION DES ACTIVITÉS ET DES ESPACES DE LA FERME
vente directe, cueillette, intégration des énergies renouvelables (photovoltaïque en toiture des hangars, biomasse etc.), développement des filières de matériaux bio-sourcés, agroforesterie, ...
PRÉSERVATION DES ESPACES AGRICOLES EN LISIÈRE DE VILLAGE, MARAICHAGE
VALORISATION DES INFRASTRUCTURES AGROÉCOLOGIQUES
haies arborées, arbustives et champêtres aux différentes fonctions: brise-vent, habitat, circulation et diversification des espèces dans l'espace agricole, cheminements piétons-vélos,...
RECONVERSION DU PATRIMOINE BÂTI AGRO-INDUSTRIEL
MUTUALISATION DES VOIES DE CIRCULATION
prise en compte des circulations agricoles et parcours cyclable et piétonnier

BONNE PRATIQUE
Un exemple en Seine-et-Marne ou ailleurs d'un aménagement réussi et innovant pour répondre au défi en question

Interpeller
CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS
Quelques informations et éléments d'analyse complémentaires pour partager le diagnostic prospectif

Proposer
OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS
Les principes majeurs mis en débat par le Département pour promouvoir de nouvelles façons d'aménager les territoires

Le croquis de synthèse
Une illustration simplifiée de quelques pistes de travail, pour concevoir des projets dans leur ensemble et produire une nouvelle cohérence territoriale

L mot à retrouver dans le lexique
S mot à retrouver dans les sigles

SOMMAIRE

LES PRINCIPAUX ENJEUX SONT PRÉSENTÉS SELON 3 GRANDS PARTIS PRIS D'AMÉNAGEMENT

LE PARTI PRIS DE LA NATURE POUR GUIDER LE MÉNAGEMENT DES TERRITOIRES.

C'est se référer à la nature sous toutes ses formes et fonctions pour cultiver la spécificité des territoires.

Parce que 81 % du département est constitué d'espaces agricoles, naturels et forestiers et que telle est la véritable marque de la Seine-et-Marne, comme l'attestent ses paysages, ses « ciels » et ses ambiances.

1 **FAIRE VIVRE**
LES ESPACES AGRICOLES ET LEURS FORMES PRODUCTIVES

2 **FAIRE VIVRE**
LES ESPACES BOISÉS, FORESTIERS ET LA TRAME VERTE

3 **FAIRE VIVRE**
LES ESPACES DE L'EAU ET LA TRAME BLEUE

4 **TENIR LES LIMITES ET VALORISER**
LES LISIÈRES ET INTERSTICES AGRICOLES ET FORESTIERS

5 **TENIR LES LIMITES ET VALORISER**
LE PAYSAGE DE LA ROUTE

6 **TENIR LES LIMITES ET VALORISER**
LE PAYSAGE DES GRANDES EMPRISES TECHNIQUES

LE PARTI PRIS DE LA MOBILITÉ POUR COMPOSER EN MÊME TEMPS LES LIENS ET LES LIEUX.

C'est se référer à la mobilité pour mieux associer les territoires et les réseaux.

Parce que le département est profondément inscrit dans le système des déplacements franciliens, qu'il accueille une des grandes portes d'entrée en France et que circuler et accéder sont désormais essentiels pour bien habiter les territoires.

7 **PROMOUVOIR**
LES LIEUX DE HALTE INTERMODALE

8 **PROMOUVOIR**
LE « QUARTIER » DE LA GARE

9 **PROMOUVOIR**
LES ITINÉRAIRES ET MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

10 **ORGANISER**
LE CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

11 **ORGANISER**
LA TRAVERSÉE DU BOURG OU DU VILLAGE

LE PARTI PRIS DE LA PROXIMITÉ POUR CONCEVOIR LE NOUVEAU CONFORT COLLECTIF DES TERRITOIRES.

C'est se référer aux proximités pour réinventer la qualité des espaces de vie et de travail.

Alors que durant le dernier demi-siècle, cette qualité a été bien souvent négligée au profit d'un urbanisme sectoriel conçu à la parcelle – qu'il s'agisse de maisons, de lotissements, d'espaces d'activités ou d'équipements – tandis que les espaces publics étaient traités de façon purement fonctionnelle.

12 **FAIRE ÉVOLUER**
LES ZONES PAVILLONNAIRES

13 **FAIRE ÉVOLUER**
LES ZONES D'ACTIVITÉ

14 **FAIRE ÉVOLUER**
LES PLATEFORMES COMMERCIALES VERS DE NOUVEAUX USAGES

15 **FAIRE ÉVOLUER**
LES CŒURS HISTORIQUES VERS DE NOUVELLES ATTRACTIVITÉS

16 **IMAGINER**
LES NOUVELLES CAMPAGNES

17 **IMAGINER**
LES FRANGES D'AGGLOMÉRATION, LA « VILLE LÉGÈRE »

18 **IMAGINER**
LES VALLÉES MÉTROPOLITAINES

Le val d'Ancœur à Moisenay, ©CAUE 77

1

SE RÉFÉRER
À LA NATURE

**dans toutes ses formes et fonctions pour cultiver la spécificité des territoires.
Le parti pris de la nature pour guider le ménagement des territoires.**

Sols et agricultures, bois et forêts, rivières, rus et ruisseaux, jardins et alignements, ressources et gisements, grands paysages et ambiances intimistes, ciels et climats : la nature a mille et une formes ; elle a aussi mille et une fonctions. La nature rend des services multiples aux populations, l'(a)ménager consiste à lui rendre à son tour service, c'est-à-dire à concourir à son fonctionnement, par les usages raisonnés qu'on en fait. Il y a 10 000 ans, le territoire de la Seine-et-Marne commence à être habité, traversé, exploité. Ce qu'on désigne comme la nature est le produit de l'occupation d'un territoire par plus de 300 générations d'habitants, de l'activité de cultivateurs, de forestiers, de propriétaires fortunés ou non, de petits et grands aménageurs. Chaque génération hérite de ce produit et le transmet à son tour. Quelle Seine-et-Marne veut-on transmettre aujourd'hui aux générations à venir ?

Pour contribuer à répondre à cette question, le Département s'est doté de nombreux documents cadres stratégiques, plans et guides (Agenda 21, politique agricole, politique forestière, climat et énergie, trames verte et bleue, valorisation de la biodiversité, prévention du bruit, atlas des paysages, etc.). Sur le terrain, concrètement tout est lié : la nature est composée d'écosystèmes complexes. L'intervention humaine y est cependant croissante. Par le ménagement des territoires, il s'agira d'abord de tempérer cette intervention, pour laisser vivre cette nature qui rend tant de services. Dans la pratique, cela ne peut se faire de la même façon dans le canton de Noisiel (3 476 habitants au km²) et dans celui de Villiers-St-Georges (23 habitants au km²). À chaque territoire de concevoir son « projet de nature », conciliant les héritages, les usages actuels, les besoins à venir et les grandes orientations adoptées au niveau du département.

Deux grands principes peuvent guider cette conception, déclinée ici dans six situations concrètes. Ces six fiches pratiques ne résument pas tous les enjeux du ménagement et de l'aménagement de la nature sous toutes ses formes et par toutes ses fonctions. Elles montrent cependant qu'il ne s'agit pas tant de soustraire la nature aux actions humaines, que de se référer à elle pour mieux aménager les territoires.

Cartographie : Département de Seine-et-Marne – SDCIG – mai 2013
Source : Département de Seine-et-Marne – SIG – DPR
©IGN – BDTOPO - Reproduction interdite

FAIRE VIVRE

PAR DES USAGES MULTIPLES, LES ÉTENDUES AGRICOLES ET PAYSAGÈRES, ET LEURS CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Les espaces agricoles et naturels (60,7% de cultures, 26,6 % de bois/forêts/eau, soit 87,3 % de la superficie totale du département - MOS 2008) forment un continuum vivant, en même temps qu'un ensemble de paysages variés et un support d'activités et de pratiques, économiques, productives, récréatives, etc. Le maintien de ce continuum – voire parfois son rétablissement – est essentiel. Il l'est pour les espèces vivantes qui « circulent » à leur manière, comme pour les cycles naturels (eau, carbone, azote, phosphore, etc.) qui permettent la vie. Il l'est tout autant pour les populations, qui ont pourtant tendance par leurs activités à fractionner les espaces ouverts, à les spécialiser par fonction et à cloisonner les aménagements.

Pour faire vivre les précieuses étendues agricoles et naturelles de la Seine-et-Marne, il faut à la fois en augmenter et en croiser les intérêts : intérêts agricoles, intérêts écologiques, intérêts récréatifs, intérêts esthétiques, intérêts économiques, intérêts énergétiques, etc. Non pas les uns contre les autres, car c'est toujours la nature qui sera perdante au bout du compte, mais les uns combinés aux autres, en multipliant les liens concrets sur le territoire et les usages pluriels. Bien entendu, il y a des limites à ces combinaisons et les chocs entre intérêts ne manquent pas. Il faut parfois se résoudre à des arbitrages en faveur exclusive d'un objectif ou d'un autre. Mais à l'échelle de tout un territoire, c'est bien de liens, de continuités entre les divers espaces ouverts non bâtis et de leurs usages multiples dont on a besoin pour poursuivre et transmettre l'œuvre de la nature.

C'est aussi dans cette approche multifonctionnelle et éco-systémique que chaque territoire trouvera de quoi perpétuer sa spécificité, en fonction de son contexte et de ses propres ressources et par un projet de nature au cœur de ses intentions d'aménagement.

Fiches pratiques
n° 1 - 2 - 3

1

LES ESPACES AGRICOLES ET LEURS FORMES PRODUCTIVES

Contrairement à l'idée courante, il n'y a pas une mais des agricultures en Seine-et-Marne et la diversification se poursuit, dans et à partir de l'activité proprement dite. L'espace agricole dans toute sa diversité est la marque territoriale de la Seine-et-Marne en Île-de-France. Cet espace n'est pas figé, il évolue avec les structures et les techniques productives. Demain, il évoluera encore, avec les marchés et les circuits de commercialisation, avec les nécessités énergétiques, avec l'exploitation des potentiels variés agro-environnementaux. L'enjeu est de faire converger le projet agricole et les projets locaux en un même projet d'aménagement qui permette à l'agriculture de continuer à jouer un rôle structurant dans les territoires. Dans un département qui continue à s'urbaniser, cette convergence est délicate, mais elle est cruciale. Il faut s'éloigner de l'opposition entre monde urbain et monde agricole, dès lors que les deux partagent durablement le même territoire.

BONNE PRATIQUE

Commune de Barjac (30)
Développement d'une agriculture biologique, circuits courts

Pour conforter son espace agricole productif, la commune de Barjac (1401 hab.) a réalisé plusieurs projets agricoles et engagé un travail d'amélioration agro-environnementale du lieu. En partenariat avec la Foncière Terre de lien et la Chambre d'agriculture du Gard, la commune a développé une agriculture biologique sur 10 ha de landes, 10 ha de prés et 100 ha de terres labourables, par une rotation des cultures. Les premiers résultats ont permis l'approvisionnement de la cuisine centrale municipale pour 250 repas biologiques quotidiens et l'installation de 3 jeunes couples de nouveaux agriculteurs.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> La taille moyenne des exploitations continue d'augmenter (140 hectares, soit 2 fois la moyenne nationale).

> La production céréalière occupe les deux tiers de la SAU S.

> 14 % des exploitations pratiquent les circuits courts, 12 % diversifient leurs activités (accueil, loisirs, transformation de produits, énergie, ...) et témoignent du développement de ces deux dynamiques.

Proposer

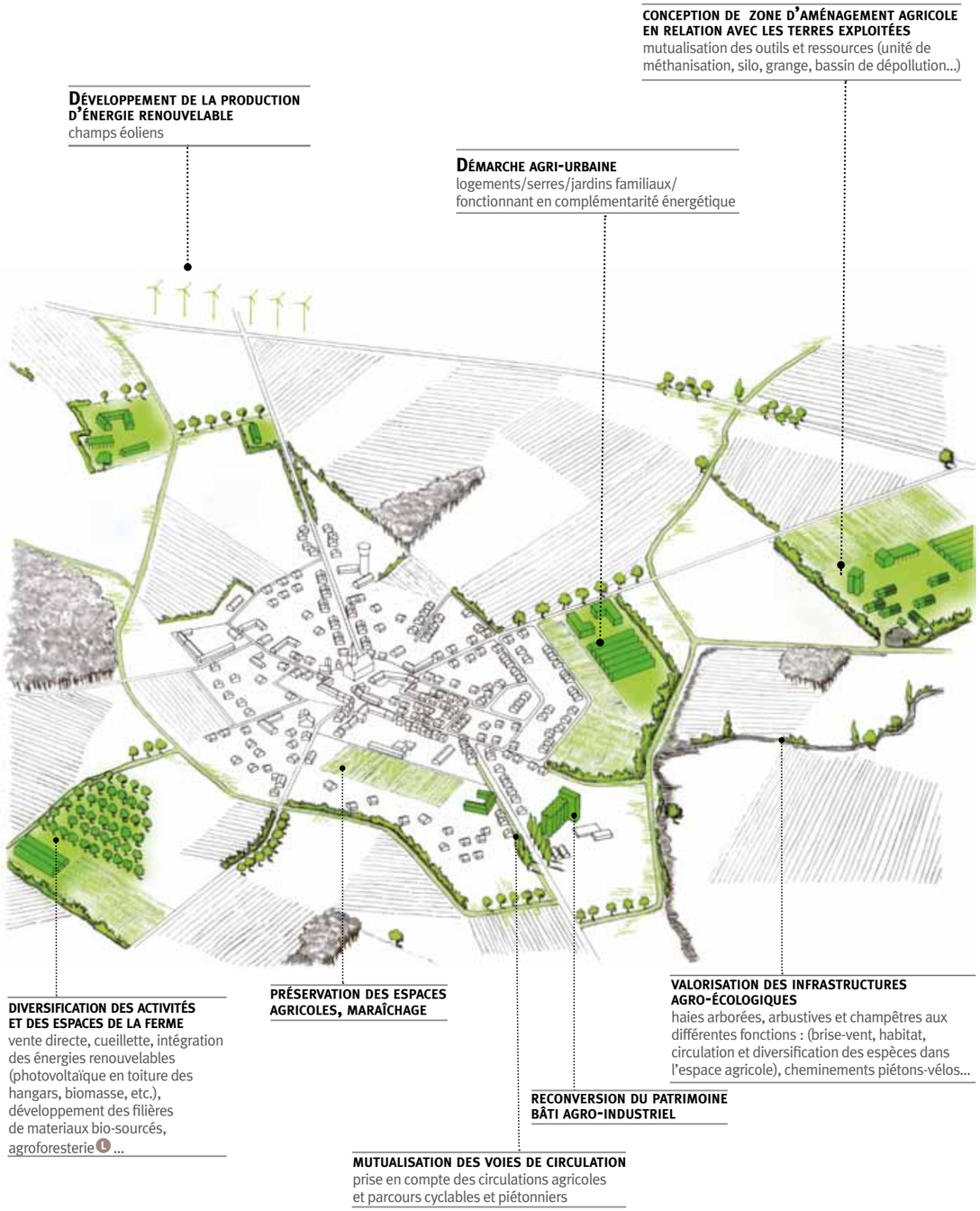
OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

> **Conforter l'espace agricole productif,** par des zonages et des limites robustes (voir fiche 4), mais aussi par des opérations de compensation lors des pertes de SAU, en réimplantant l'agriculture sous des formes adaptées dans les espaces urbains de faible densité.

> **Imaginer, expérimenter, développer de nouvelles opérations d'aménagement** qui combinent les vocations agricoles avec d'autres activités, comme les « démarches agri-urbaines L », ou qui renforcent les capacités propres de l'agriculture.

> **Favoriser la diversification des fonctions de la ferme** et de son site d'exploitation et le cas échéant accompagner la mutation vers de nouveaux usages (habitations, services, production énergétique, tourisme, ...).

> **Tisser la trame des lisières agricoles et des réseaux de circulation**, en lien avec les autres usages et fonctions possibles (voir fiches 9 et 4) pour faciliter le travail agricole tout en tolérant les autres pratiques (activités récréatives, mobilités actives, gestion environnementale).


CONCEPTION DE ZONE D'AMÉNAGEMENT AGRICOLE EN RELATION AVEC LES TERRES EXPLOITÉES
mutualisation des outils et ressources (unité de méthanisation, silo, grange, bassin de dépollution...)
DÉVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION D'ÉNERGIE RENOUVELABLE
champs éoliens
DÉMARCHE AGRI-URBAINE
logements/serres/jardins familiaux/ fonctionnant en complémentarité énergétique
DIVERSIFICATION DES ACTIVITÉS ET DES ESPACES DE LA FERME
vente directe, cueillette, intégration des énergies renouvelables (photovoltaïque en toiture des hangars, biomasse, etc.), développement des filières de materiaux bio-sourcés, agroforesterie L ...
PRÉSERVATION DES ESPACES AGRICOLES, MARAÎCHAGE
MUTUALISATION DES VOIES DE CIRCULATION
prise en compte des circulations agricoles et parcours cyclables et piétonniers
RECONVERSION DU PATRIMOINE BÂTI AGRO-INDUSTRIEL
VALORISATION DES INFRASTRUCTURES AGRO-ÉCOLOGIQUES
haies arborées, arbustives et champêtres aux différentes fonctions : (brise-vent, habitat, circulation et diversification des espèces dans l'espace agricole), cheminements piétons-vélos...

Bandeau : Monts de la Goële - Vue vers le nord, sur la D9 direction St Soupplets, en sortie du bois, ©Cg 77 /photo : Marianne Féraille, Mai 2006
Bonne pratique : Commune de Barjac, ©CAUE 77

2

LES ESPACES BOISÉS, FORESTIERS ET LA TRAME VERTE

Les Seine-et-Marnais ont de la chance : ils disposent par habitant de près de 5 fois plus de surface en bois et forêts que les autres populations de l'Île-de-France. La Seine-et-Marne, c'est Fontainebleau, mais ce sont aussi d'autres massifs boisés, publics et privés, plutôt bien protégés, plutôt résistants. Cet ensemble de massifs porte des enjeux à la fois économiques, écologiques, paysagers et récréatifs. C'est un patrimoine vivant parmi les plus précieux, dont la gestion s'inscrit dans le temps long. Celle-ci requiert une politique forestière que le Département a déjà énoncée. Laquelle, comme pour la politique agricole, doit converger, avec les principes d'aménagement des territoires, afin de mieux combiner les objectifs et ne pas opposer les logiques. Elle doit ainsi contribuer à la trame verte, de son esquisse régionale à sa mise en œuvre locale, en assurant un continuum boisé ou non, avec ses réseaux fins, pour mieux pérenniser les massifs protégés.

BONNE PRATIQUE

EPA Sénart (77-91)
Allée royale de Sénart

Cette liaison douce relie, sur 5,5 km, la forêt domaniale de Sénart à la forêt régionale de Rougeau. L'ensemble des emprises a été acquis par l'agence des espaces vert (AEV) en 2001 pour le compte de la Région. Le projet conçu par le maître d'œuvre est celui d'un mail constitué de séquoïas, avec, à l'intérieur de ce mail, deux chemins différenciés : un pour les cavaliers et l'autre pour les piétons et les cyclistes. Un conservatoire de noyers et d'espèces fruitières sauvages anciennes, avec l'introduction d'un millier d'arbustes greffés, complète le tout. Ce gigantesque chantier a été financé dans son intégralité par l'AEV, pour un montant total de 4,3 M d'€.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> Les bois et forêts reculent encore (87 hectares par an), mais pas uniquement à cause de l'urbanisation (bois mis en culture, passage en friches, délaissés, extension des zones humides).

> En dehors de la Brie boisée, de la Brie du Châtelet et du grand massif de Fontainebleau, les bois et forêts de Seine-et-Marne sont souvent des forêts de vallées et de coteaux, ce qui rapproche la trame verte de la trame bleue (L).

> La fragmentation des massifs rend problématique leur gestion ; toutefois, un tiers des forêts privées appartient à 10 propriétaires.

> Les pratiques récréatives des bois et forêts sont fortement développées, avec notamment de nombreux circuits pédestres.

> 55 % de l'espace forestier est classé en Znieff (S), 45 % en Natura 2000, 25 % en Réserve de biosphère (Unesco).

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

> **Poursuivre la protection et la préservation en maintenant une forêt vivante,** à la fois au plan économique, écologique et récréatif : c'est par la diversité de ses fonctions que la forêt est robuste.

> **Recoudre, relier, mailler les ensembles boisés et forestiers par des continuités écologiques** qui font la trame verte des territoires et rapprochent, voire entremêlent, les différentes formations végétales et l'espace bâti.

> **Structurer le paysage seine-et-marnais par des plantations d'alignements d'arbres,** qui donnent des repères dans l'espace ouvert et seront les « monuments naturels » de demain.

Bandeau : Forêt de Fontainebleau – Fontainebleau-Avon, ©CAUE 77
Bonne pratique : Allée royale à Sénart, DR - Epa Sénart Communication / Laurent Descloux, 2011

VÉGÉTALISATION DES SURFACES MINÉRALES
parking silo (L) mutualisé sur des espaces (anciens parkings par exemple) permettant la désartificialisation du sol et de nouvelles plantations
COMPLÉMENT AUX GRANDS ALIGNEMENTS D'ARBRES PAR UNE STRATE HERBACÉE
permettant l'habitat, la circulation d'espèces
DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS DE LA FILIÈRE BOIS
MAINTIEN DES CLAIRIÈRES
pour favoriser la biodiversité
PLANTATIONS AVANT AMÉNAGEMENT
préverdissement (L)
CRÉATION D'ESPACE PUBLIC DE NATURE EN CŒUR DE VILLE
VALORISATION DES TRAMES VERTES
haies arborées, arbustives et champêtres aux différentes fonctions : (brise-vent, habitat, circulation et diversification des espèces dans l'espace agricole), cheminements piétons-vélos...
PRÉSERVATION DES CONTINUITÉS NATURELLES EN MILIEU URBAIN
interstices forestiers et agricoles
MISE EN RÉSEAU DES ESPACES PRIVÉS ET PUBLICS POUR CONTRIBUER À LA TRAME VERTE DÉPARTEMENTALE
entre les quartiers pavillonnaires, les quartiers d'habitat collectif, les interstices et lisières agricoles et forestières

3

LES ESPACES DE L'EAU ET LA TRAME BLEUE

Les multiples usages de l'eau et les nombreuses exigences de sa gestion tout au long de son cycle font partie des dilemmes concrets que doit résoudre l'aménagement : préserver mais exploiter la ressource ; « renaturer » mais donner accès aux espaces de l'eau ; s'inscrire dans le cycle de l'eau, mais se protéger contre ses excès. On ne peut s'en tenir à un seul de ces objectifs en excluant les autres. Il faut aménager leur coexistence et leur complémentarité dans trois situations-types : la rive ou la berge du plan d'eau (rivières larges, étangs) dans toute l'épaisseur de son attraction ; le réseau fin des eaux courantes (rus, ruisseaux) qui contribue à un maillage bleu et vert ; et l'étendue de la zone humide, qui se prête moins à la présence humaine mais dont les fonctions lui sont essentielles. Chaque territoire de Seine-et-Marne combine à sa façon ces différentes situations, qui lui indiquent comment construire, par l'espace aménagé, l'équilibre souhaitable.

BONNE PRATIQUE

Commune de Choisy-au-Bac (60)
Requalification des berges de l'Aisne

Le présent projet se concentre sur les berges de l'Aisne et vise la prévention des inondations. Il propose une requalification du site amorçant le lien physique entre la forêt et l'Aisne. Il organise une transition douce et étagée depuis le cours d'eau jusqu'aux maisons existantes et parcelles agricoles. Le traitement naturel des berges, intégrant pontons et une piste cyclable, se prolonge par une vaste étendue engazonnée. Inondable, cette prairie apporte la plus-value hydraulique souhaitée et livre un espace de vie pour les habitants et la faune.
Sur le plan environnemental, végétalisation et perméabilité des sols favorisent les écoulements vers la rivière et améliorent la qualité des eaux.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> 1 850 km de rivières en 20 grands bassins versants connectés à la Marne et à la Seine (et 144 km de canaux).

> Un département qui exporte près de la moitié de sa ressource en eau, pour alimenter le reste de la région parisienne.

> 76 % de l'eau potable pompée dans les aquifères, le reste est prélevé dans la Marne et la Seine. Au total, 417 captages, 500 réservoirs (pour 514 communes).

> Des situations de sécheresse saisonnière récurrentes, notamment dans le centre du département.

> 12 des 21 ENS (S) départementaux de la Seine-et-Marne sont des zones humides.

> Les 2/3 de la population seraient directement touchés par la crue centennale du système hydrologique seine-et-marnais.

Proposer

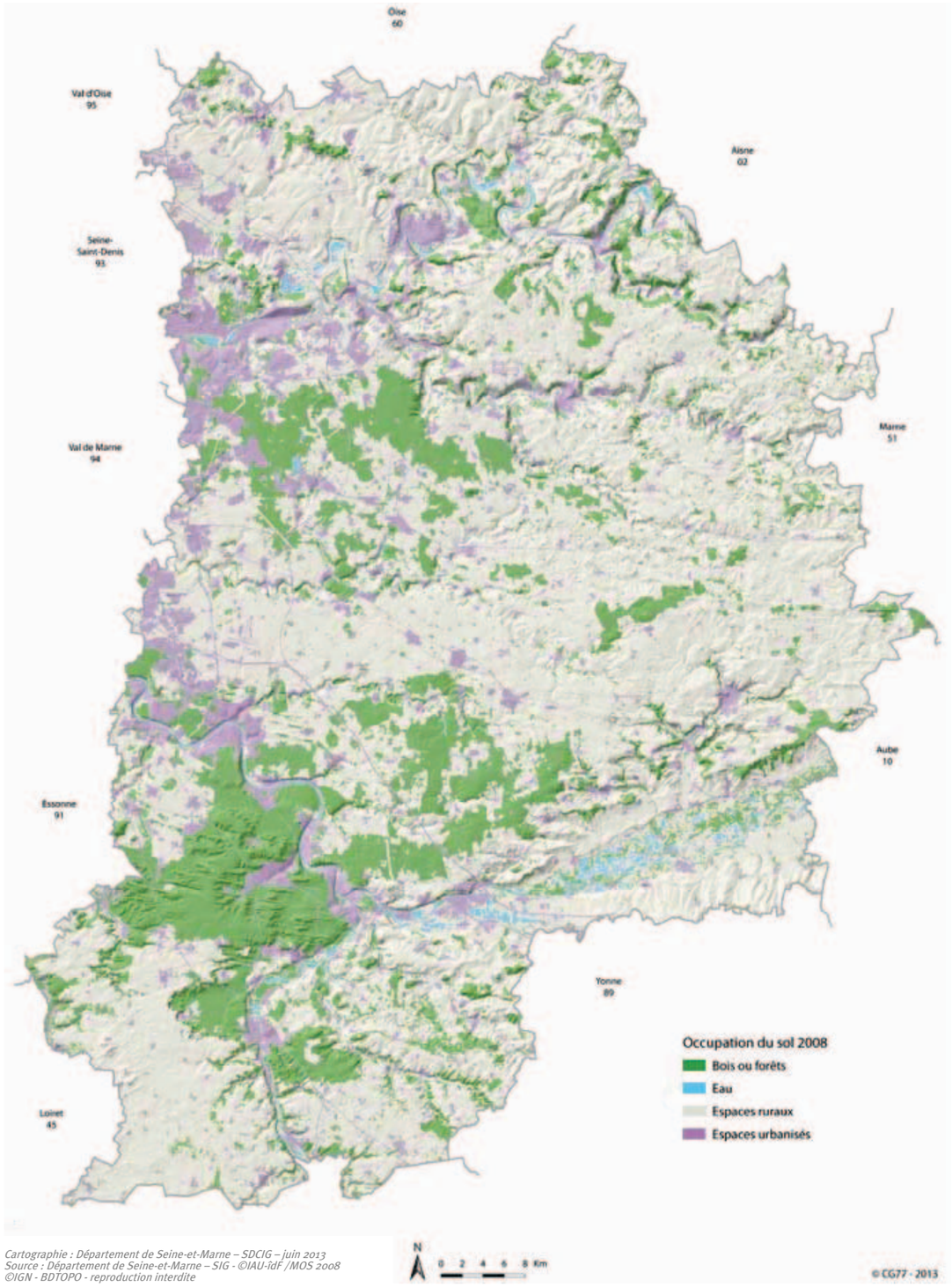
OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

> **Organiser la coexistence raisonnable et autant que possible, la combinaison, des différents objectifs des politiques de l'eau :** protection de la ressource, préservation des zones humides, accès aux espaces de l'eau et pratiques récréatives de ces espaces, production d'eau potable, lutte contre l'inondation, usages réversibles des zones inondables, assainissement écologique, etc.

> **Passer de la gestion sectorielle à la gestion intégrée :** décloisonner les différents « métiers » de l'eau (protection, production, assainissement, loisirs…) et faire de l'eau sous toutes ses facettes une composante essentielle du projet de territoire.

Bandeau : Canal de l'Ourcq – Crouy-sur-Ourcq, ©CAUE 77
Bonne pratique : Choisy-au-Bac, ©CAUE 77 – Maître d'œuvre : agence d'urbanisme ARVAL

CONTINUITÉ DES CHEMINEMENTS SUR LES BERGES
quais, chemins…
EXTENSION DES SURFACES D'INFILTRATION
mutualisation des aires de stationnement permettant la libération de sols pouvant être désartificialisés
PRÉSERVATION DES ESPACES AGRICOLES
en cœxistence avec l'accessibilité aux berges
DÉVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION HYDROÉLECTRIQUE
sur les barrages en veillant à la continuité écologique
VALORISATION DE ZONE INONDABLE EN ESPACE MULTIFONCTIONNEL
combinaison d'architecture spécifique éphémère et de programmes mixtes : aire de loisir, jardins cultivés…
PLANTATION ET ENTRETIEN ÉCOLOGIQUE DES BERGES
ripisylves (L), jardins familiaux, bandes enherbées en rive des cours d'eau, limitation des intrants
DIFFÉRENCIATION BERGES MINÉRALES/NATURELLES
FRANCHISSEMENTS
soins apportés à la conception des ouvrages et leurs abords
NOUVEAUX QUARTIERS TOURNÉS VERS L'EAU
aménagement des accès aux berges depuis la ville existante, logements et espaces publics ouvrant sur les berges, promotion du fret fluvial, réouverture des rus en secteur urbanisé
PRÉSERVATION DES ZONES HUMIDES



Cartographie : Département de Seine-et-Marne – SDCIG – juin 2013
Source : Département de Seine-et-Marne – SIG - ©IAU-îdF /MOS 2008
©IGN - BDTOPO - reproduction interdite

TENIR LES LIMITES ET VALORISER

LES INTERFACES ENTRE ESPACES OUVERTS ET ESPACES CONSTRUITS

Les espaces bâtis, urbanisés et les infrastructures ou sites construits de tous types (19 % du territoire) demeurent par définition perturbateurs des écosystèmes et des agro-systèmes. Avec 1,5 million d'habitants en 2030, la Seine-et-Marne connaîtra des pressions accentuées sur ses espaces ouverts non bâtis. Il s'agit d'y résister, non seulement en renforçant les intérêts multiples et les potentiels de ces espaces, mais aussi en tenant bon les limites qui les dessinent.

La limite est un enjeu majeur en aménagement des territoires et en urbanisme. Sur le papier, elle n'est qu'un trait, une ligne sans contenu. Sur le terrain, elle résistera d'autant moins qu'elle n'aura pas de sens, pas de forme, pas de valeur. L'objectif de l'aménagement doit être de lui en donner, parfois en l'épaississant sous la forme d'une lisière, parfois en la concevant comme une interface entre l'espace bâti et l'espace non bâti et qui doit le demeurer. Dans les cantons ruraux encore peu touchés par la périurbanisation L, le bord d'un champ, le bord d'une route de campagne ou la lisière d'un bois ne nécessitent pas de conception particulière, parce qu'il n'y a pas de compétition vive entre les usages. Mais dès lors que cette compétition apparaît, il faut porter une attention privilégiée aux limites, pour ne pas être tenté de les repousser d'emblée à chaque aménagement.

Cela vaut autour des zones habitées et des zones économiques, sur les fronts d'urbanisation, mais aussi tout au long des très nombreux réseaux qui strient la Seine-et-Marne et qui donnent à voir les grands espaces ouverts, trop souvent comme autant de promesses d'expansion. C'est là en particulier qu'il faut rendre concrète cette nature sur laquelle l'aménagement des réseaux vient s'appuyer sans l'investir, en marquant une limite dans le paysage et en cultivant cette limite – par exemple arborée – pour mieux la patrimonialiser.

Fiches pratiques
n° 4 - 5 - 6

4

LES LISIÈRES ET INTERSTICES AGRICOLES ET FORESTIERS

Il faut prendre les limites au sérieux. Elles ne doivent plus être ces bords provisoires d'urbanisation qu'on laisse en attente de leur prochaine transgression. Elles doivent signifier, par leur épaisseur, par leurs fonctions, par leur paysage, qu'au-delà d'elles commence un espace ouvert, non bâti et qui va le demeurer. Elles doivent permettre aux espaces bâtis (habités ou d'activités), de s'appuyer sur du solide, du résistant, par leur intérêt, leurs fonctions et leur esthétique. Elles doivent faciliter le contact entre l'espace habité et l'espace cultivé ou préservé, plutôt que le rendre brutal ou conflictuel. Grâce à quoi les limites « épaissies » pourront dessiner des réseaux verts, re-pénétrer à l'intérieur de l'urbain et y marquer de nouveaux repères, favoriser de nouveaux usages, assumer de nouvelles fonctions environnementales.

BONNE PRATIQUE

Ville de Lyon (69)
Projet du parc du Clos Layat

Le site s'inscrit dans un secteur de Lyon où les habitants manquent d'espaces de détente. Le parc du Clos Layat offre un espace dédié à la découverte de la nature et aux pratiques de plein-air. C'est un relais écologique à l'échelle de l'agglomération. L'extension du boisement de l'hôpital permet de développer le parc sous forme d'une gradation d'un milieu boisé vers un espace ouvert, en passant par une lisière arborée, lieu d'articulation des milieux et de leurs usages. La mise en place de cet aménagement permet de proposer un espace à forte identité et un cadre de vie agréable, au plus proche de la nature.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> Une urbanisation qui progresse en nappe et des espaces ouverts interstitiels qui finissent souvent par être colmatés et absorbés par l'urbain.

> Une présence de la nature qui s'appauvrit dans l'urbanisation banale, en dehors des jardins privés clos.

> Des limites urbaines souvent brutes, sans conception autre que la clôture, directement face au plein champ.

> Un risque de traitement des limites de plus en plus défensif : une nature inaccessible, défendue et des espaces habités qui ne la regardent plus.

> Et pourtant des besoins croissants en espaces naturels de proximité d'intérêt collectif : potagers, parcs, ombrages, prairies filtrantes, sentiers et chemins récréatifs, etc.

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

> **Épaissir les limites** en accueillant davantage de fonctions et d'usages (agricoles, récréatifs, environnementaux), sur des lisières de plusieurs mètres ou plusieurs dizaines de mètres de large, reconnues comme telles dans les documents et les projets d'urbanisme et dont la gestion doit être définie, organisée et partagée.

> **Faire pénétrer la nature dans l'urbain constitué,** notamment le long des voies, pour créer peu à peu un nouveau réseau vert, en appui sur les lisières, ouvrant sur les espaces agricoles et forestiers et mettre de la nature dans l'urbain plutôt que l'inverse.

> **Restituer à la nature un espace ouvert au sein de l'espace urbanisé,** par compensation à chaque fois que celui-ci doit s'étendre au-delà des limites existantes.

> **Mettre à profit les marges et lisières urbaines** pour y accueillir les fonctions écologiques indispensables au tissu urbain (cycle de l'eau, protections climatiques, petite production énergétique, etc.).

DIVERSIFICATION DES FONCTIONS ET USAGES DE LA LISIÈRE
RÉINVENTION D'UN PAYSAGE DE TRANSITION
verger, prairie fleurie
AMÉNAGEMENT DE LIEUX D'ACCÈS AUX FORÊTS
connectés aux circulations, aire de stationnement au sol perméable
RENFORCEMENT DE L'ÉCOSYSTÈME ET CONCEPTION D'UN NOUVEL ESPACE DE VIE PARTAGÉ
jardins familiaux, aire de jeux, plantations, cheminements piétons et vélos, assainissement alternatif (bassins de macrophytes, lagunage)
VALORISATION DE LA PRÉSENCE DE LA FERME EN BORD DE ROUTE
vente directe de produits, point de départ pour les déplacements actifs
RENFORCEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ AUX LISIÈRES
multiplication des parcours cyclables et piétonniers depuis les espaces urbanisés
CONTINUITÉ DES INTERSTICES JARDINÉS DE QUARTIER
APPLICATION DU PRINCIPE DE COMPENSATION ESPACE BÂTI/ ESPACE LIBRE
un nouvel espace urbanisé en lisière pour un nouvel espace perméable dans le secteur urbanisé existant
DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES DÉMARCHES AGRI-URBAINES FAVORISANT LA MIXITÉ FONCTIONNELLE
logements, serres, jardins familliaux fonctionnant en complémentarité énergétique
PRÉSERVATION OU INTRODUCTION D'ÎLOTS BOISÉS EN MILIEU URBAIN

Bandeau : Mareuil-les-Meaux, ©CAUE 77
Bonne pratique : Le parc du clos Layat à Lyon (VIII), ©Ville de Lyon / BASE paysagiste mandataire, Arcadis (BET VRD) et Les Éclaireurs

5

LE PAYSAGE DE LA ROUTE

Des voies romaines aux routes de foires, des itinéraires de diligence aux routes royales arborées, de la ramification des voiries communales du 19e siècle au réseau métropolitain actuel : l'histoire de la Seine-et-Marne tient pour une grande part de ses routes. Chaque époque a inventé un « vocabulaire de la route », c'est-à-dire une façon de la dessiner dans le territoire avec ses fonctions qui évoluent et ses formes hiérarchisées. Contribuer au grand paysage seine-et-marnais, gérer les linéaires des bords de voirie de manière écologique, marquer et tenir les limites d'urbanisation : tels pourraient être les tenants d'un nouveau vocabulaire contemporain de la route. Aujourd'hui, on ne construit presque plus de nouvelles routes mais on modifie par tronçons le réseau existant (traversée, sécurité, voies vertes…) : c'est là, aussi, qu'il faut s'appuyer sur la nature pour aménager les territoires.

BONNE PRATIQUE

Commune de Maincy (77)
Alignement d'arbres sur la RD 215 et la RD 636

Motif emblématique des paysages de Seine-et-Marne, l'alignement d'arbres contribue à donner à la route un caractère officiel. Ces sentinelles végétales renforcent et affirment la présence de l'axe sur le territoire. Ici, la route de Meaux s'élance vers le nord épaulée par une ligne unique tandis que vers l'est le double alignement de platanes annonce l'arrivée au château de Vaux-le-Vicomte.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> 21 500 km de routes, 9 400 en chemins ruraux, 7 400 en routes communales, 4 300 en départementales, 190 en nationales, 210 en autoroutes.

> Seuls les réseaux communaux urbains poursuivent leur développement.

> Un réseau routier de plus en plus captif d'enjeux urbains, prolongé par de belles « routes de campagnes ».

> Un trafic automobile et fret en croissance continue, exigeant des travaux de sécurisation.

> De plus en plus : une Seine-et-Marne vue depuis la voiture et des Seine-et-Marnais avec « vue sur la voiture ».

> Mais aussi : la perspective de partager la route avec des modes de déplacements alternatifs à l'automobile…

> … et des premiers chantiers convaincants de reconquête du paysage routier (l'avenue-parc de la RD 306 et d'autres programmes de plantations en alignement ou de requalification des traversées de villages).

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

> **Restituer ou constituer des alignements d'arbres** à chaque fois que c'est possible, dans le respect des règles de sécurité.

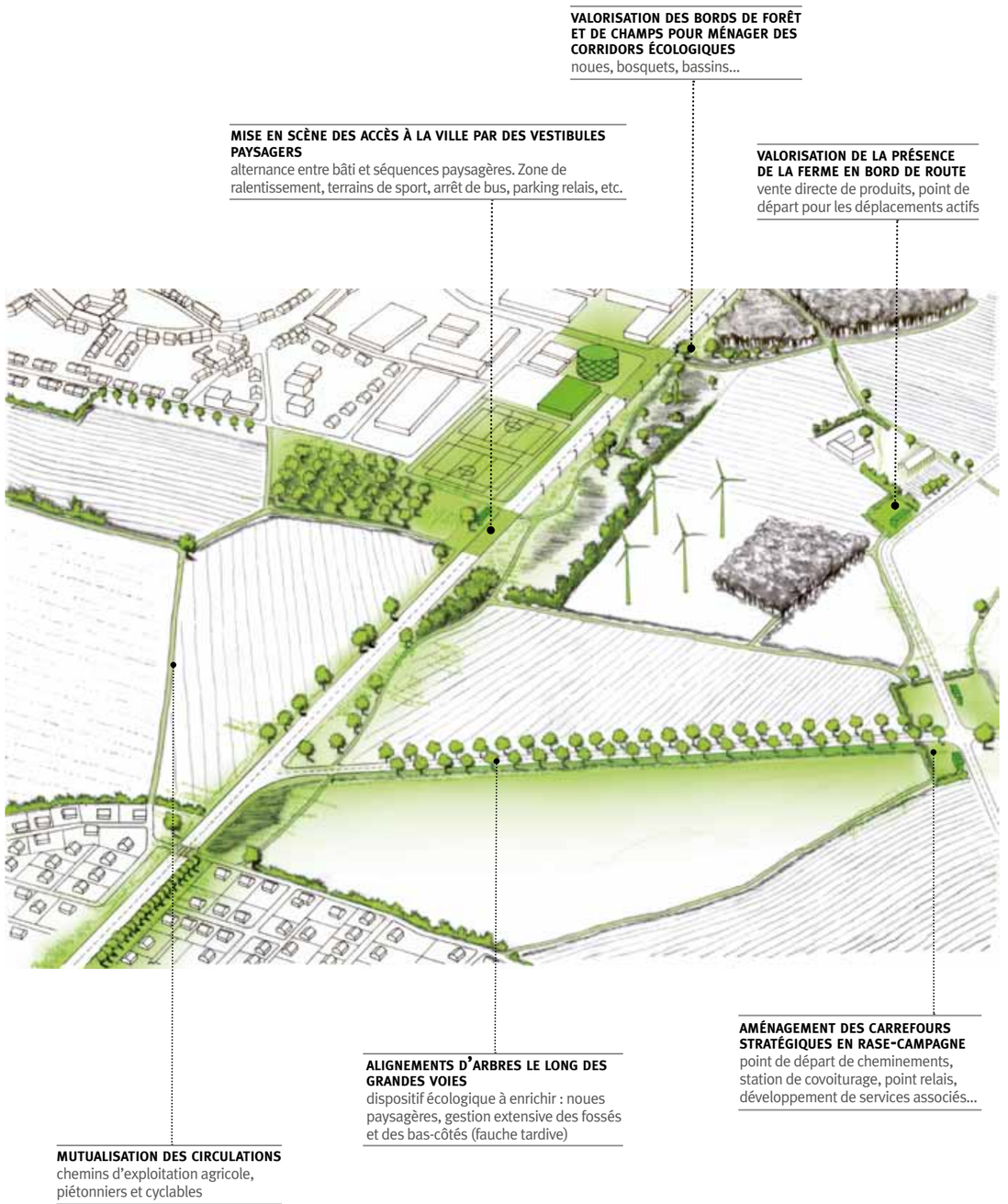
> **Enrichir la route en y accueillant tous les usages possibles** par des voies latérales réservées aux usages alternatifs à l'automobile (deux roues, marche à pied) et aussi par les usages environnementaux des bas-côtés et des « délaissés ».

> **Partager la route,** favoriser les transports en commun structurants en cœur d'agglomération.

> **Maintenir les petites séquences vertes** le long des voies urbanisées, en préférant la densification des zones déjà bâties plutôt que le colmatage des espaces libres entre elles.

> **Marquer les carrefours et les zones de halte intermodale** (voir fiche 7), par des aménagements et plantations qui les signalent, les protègent et les agrémentent.

Bandeau : Entrée nord de Lizy-sur-Ourcq – May-en-Multien, ©CAUE 77
Bonne pratique : RD 636 et RD 215 à Maincy, ©Cg 77 / Photographe : Double J


VALORISATION DES BORDS DE FORÊT ET DE CHAMPS POUR MÉNAGER DES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES
noues, bosquets, bassins…
MISE EN SCÈNE DES ACCÈS À LA VILLE PAR DES VESTIBULES PAYSAGERS
alternance entre bâti et séquences paysagères. Zone de ralentissement, terrains de sport, arrêt de bus, parking relais, etc.
VALORISATION DE LA PRÉSENCE DE LA FERME EN BORD DE ROUTE
vente directe de produits, point de départ pour les déplacements actifs
MUTUALISATION DES CIRCULATIONS
chemins d'exploitation agricole, piétonniers et cyclables
ALIGNEMENTS D'ARBRES LE LONG DES GRANDES VOIES
dispositif écologique à enrichir : noues paysagères, gestion extensive des fossés et des bas-côtés (fauche tardive)
AMÉNAGEMENT DES CARREFOURS STRATÉGIQUES EN RASE-CAMPAGNE
point de départ de cheminements, station de covoiturage, point relais, développement de services associés…

6

LE PAYSAGE DES GRANDES EMPRISES TECHNIQUES

Des autoroutes, des lignes à grande vitesse (LGV), des grandes zones logistiques associées aux réseaux, des sites d'enfouissement ou d'extraction, des lignes de haute tension, des champs éoliens, etc. : la Seine-et-Marne supporte plus que sa part de grands objets techniques, certes indispensables au fonctionnement métropolitain, mais dont les impacts environnementaux et paysagers sont à la mesure de leur taille. Historiquement, la Seine-et-Marne a su insérer les grands objets de chaque époque (les très grandes fermes à cour fermée, puis les voies ferrées, puis les routes nationales à l'ère automobile) et en faire même des marqueurs positifs du territoire. Comment réussir aujourd'hui l'insertion de la nouvelle génération d'infrastructures lourdes (sans pour autant en accueillir plus que de raison) ? Comment proposer ainsi de nouvelles figures paysagères, qui contribueront aussi au patrimoine du 21e siècle ?

BONNE PRATIQUE

L'atelier Louis Vuitton de Marsaz (26)
La qualité énergétique et l'intégration dans le paysage

C'est sur un ancien terrain agricole de la Drôme que s'élève cet atelier à l'allure contemporaine. Le bâtiment de 8 150 m² réalisé par l'architecte Gilles CARNOY en 2011 prend en compte les problématiques environnementales : pompes à chaleur, panneaux photovoltaïques et éclairage en LED en réduisent l'empreinte écologique. La toiture végétale, parmi les plus grandes d'Europe, recouvre une charpente en chêne et se fond dans le paysage. Ce bâtiment est certifié Haute Qualité Environnementale.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> On sait « paysager » une autoroute sur son emprise, mais on maîtrise beaucoup moins bien la conception des rives sur lesquelles les grands bâtiments d'activités, notamment logistiques, viennent s'adosser.

> Les grands bâtiments logistiques sont désormais des objets géants, qui font le paysage par eux-mêmes plus qu'ils ne sont dans le paysage.

> La technique du « merlon » permet de masquer de grandes infrastructures (et de stocker des terres), mais elle limite les horizons et ferme les paysages.

> La Seine-et-Marne reste dangereusement considérée comme l'espace d'expansion sans contrainte des infrastructures de l'Île-de-France.

> Des centaines de kilomètres d'autoroutes, des centaines d'hectares de logistique : on ne peut pas tout retravailler par l'aménagement paysager, mais on peut essayer de faire mieux demain et d'intervenir sur des sites emblématiques.

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

> **Concevoir les très grands bâtiments comme des composants du paysage,** y contribuant par leur volume, leur texture, leur couleur, etc. et augmenter les exigences des territoires en la matière.

> **Valoriser les potentiels environnementaux des infrastructures et des grands sites :** production d'énergie, gestion des eaux, biodiversité, etc.

> **Concentrer les efforts de valorisation et de caractérisation sur des secteurs privilégiés :** grands carrefours, linéaires propices à cette valorisation, qui marquent le paysage, donnent des repères et rythment les parcours.

Bandeau : Parc d'activités de Chanteloup – Moissy-Cramayel, ©DR – EPA Sénart Communication
Bonne pratique : Vue de l'atelier avec le toit végétalisé, ©Louis Vuitton Malletier / photo : Stéphane Muratet, 2011 – droits restreints

OUVERTURE SUR LE GRAND PAYSAGE
« haltes autoroutières » et services associés
MISE EN SCÈNE ET INTENSIFICATION DES INTERFACES VILLE-ROUTE
traitement urbain et paysager des échangeurs autoroutiers : implantation de bâtiment multifonctionnel (intermodalité, mise à disposition de services associés) ; parti technique à tirer du paysage (bassins de rétention intégrés, protection acoustique...)
IMPLANTATION DES BÂTIMENTS LOGISTIQUES AU PLUS PRÈS DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER, FERRÉ VOIRE NAVIGABLE
parti à tirer de l'intermodalité
VALORISATION DES POTENTIELS PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX DES BÂTIMENTS
intégration de la production d'énergie et de la gestion des ressources naturelles dès la conception : capteurs solaires, toiture végétale, rétention des eaux de pluie...

Roissy - Secteur Roissy, vue vers le nord, depuis le pont de la D 84 au dessus de la N 2 (en sortie de Mitry-Mory), ©Cg 77 / photo : Marianne Féraille, Mai 2006

2

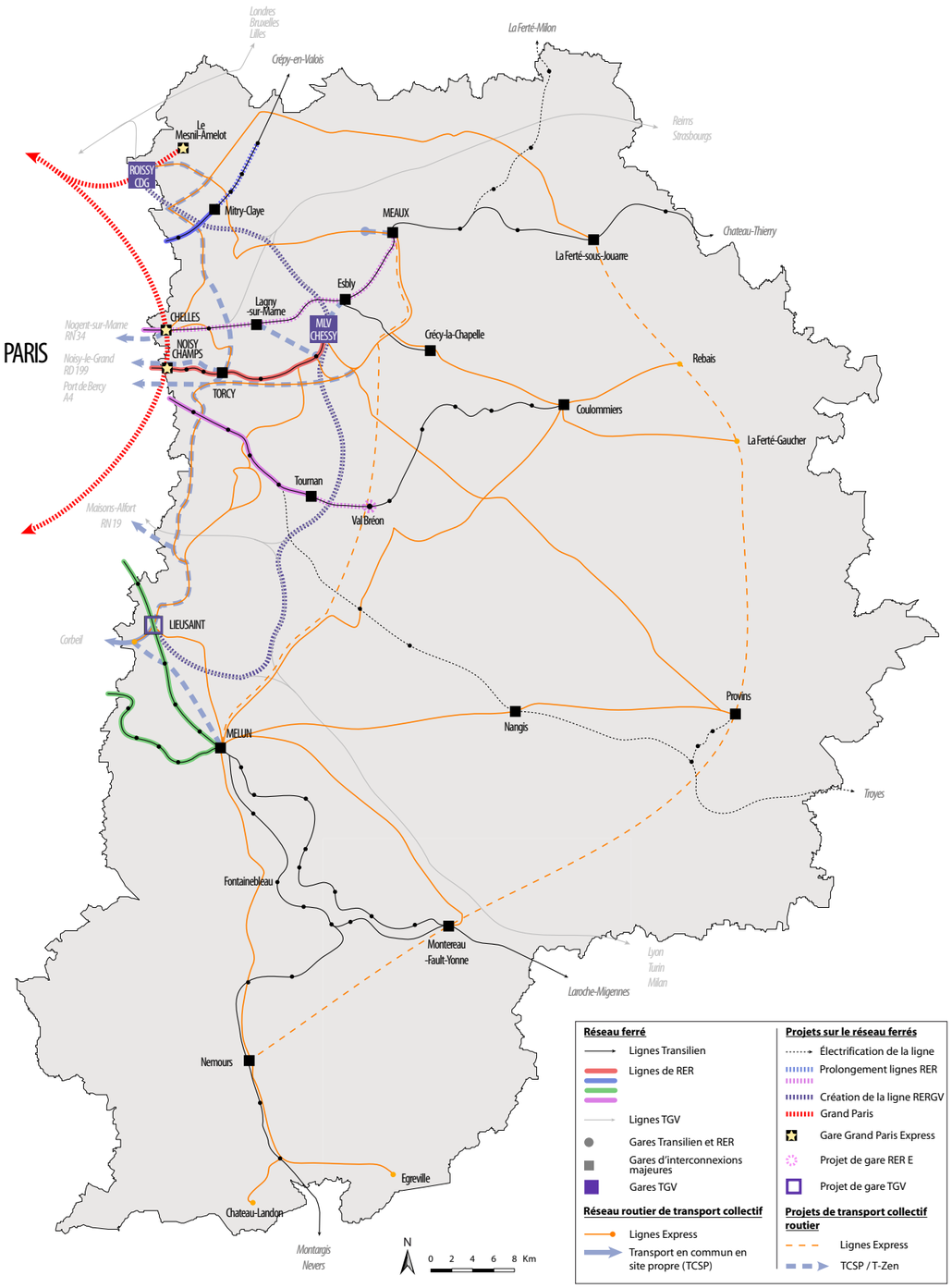
SE RÉFÉRER **AUX MOBILITÉS QUOTIDIENNES**

pour mieux associer les territoires et les réseaux. Le parti pris de la mobilité pour composer en même temps les liens et les lieux.

En Seine-et-Marne, les réseaux de transport et de mobilité tiennent une place majeure. Peu de départements présentent une telle densité d'infrastructures routières et de services pour circuler. Certes, c'est d'abord le royaume de la voiture : 88 % de ménages motorisés, dont 38 % bi-motorisés (taux record en Île-de-France) ; 12 000 km de routes, dont 4 autoroutes. Mais réduire la réalité des mobilités quotidiennes aux déplacements automobiles serait une erreur : 4 lignes de RER, 81 gares de Transilien, le TZen1, 12 lignes de bus départementaux (Seine-et-Marne Express) pour un total de 15 000 voyageurs quotidiens, 14 réseaux locaux, mais aussi 2 lignes TGV et 1 ligne d'interconnexion nationale en projet, sans oublier l'aéroport de Roissy Charles-De-Gaulle : les Seine-et-Marnais et ceux qui y transitent, sont des experts de la mobilité ! Au total, ce sont chaque jour près de 100 000 actifs qui viennent travailler dans le département et plus de 250 000 qui en sortent. L'espace quotidien de la plupart des résidents et des actifs seine-et-marnais, c'est dans une large mesure un espace mobile, un parcours, un espace-temps avec sa durée, ses horaires, sa vitesse, ses impondérables…

Tous ces réseaux, tous ces déplacements et toutes ces pratiques de mobilité, qui fonctionnent à la fois à l'échelle de la métropole francilienne et à l'échelle de bassins locaux, ont des conséquences considérables sur les territoires et leurs aménagements : ils les structurent ou les agressent, ils leur impriment un rythme de vie, ils impactent leur environnement, ils modifient leur paysage, ils créent des lieux nouveaux, ils déclenchent des projets. On peut donc prendre le point de vue de la mobilité pour reconsidérer l'aménagement du département à toutes ses échelles. Les politiques du Département visent aujourd'hui une offre de mobilité plus durable, moins dominée par l'usage unipersonnel de la voiture, des services et des accès qui ne discriminent pas les territoires et un système global à la fois plus efficace et plus économe – notamment grâce aux accès à distance par internet.

L'aménagement doit donc concourir à réconcilier les réseaux d'infrastructures et les territoires habités et à proposer des solutions commodes et agréables pour vivre au quotidien l'espace des mobilités en Seine-et-Marne.



Cartographie : Département de Seine-et-Marne – DADT – décembre 2013
Source : Département de Seine-et-Marne – DT - Reproduction interdite

PROMOUVOIR

LES LIEUX ET LES USAGES ALTERNATIFS AU TOUT-AUTOMOBILE

Le « tout-automobile » n'a pas d'avenir. La question n'est pas d'éradiquer la voiture – en Seine-et-Marne, il est actuellement quasi-impossible de s'en passer – mais de faciliter toutes les combinaisons de modes de déplacement et d'accès qui font de la voiture une des solutions parmi beaucoup d'autres, en rendant celles-ci aussi commodes et souples que l'automobile personnelle. Pour cela, l'aménagement doit consacrer autant d'efforts et d'innovations à la conception des lieux intermodaux, qu'il en a consacrés dans le passé aux nombreux espaces de l'automobile reine (parkings en surface, garages, aménagements routiers, signalisation, etc.).

Les lieux intermodaux sont, par nécessité, des haltes dans les parcours de mobilité. On y passe d'un mode de transport à un autre, on y change de vitesse, on y reprend pied, on s'y groupe ou s'y dégroupe. Ce sont aussi des lieux de vie temporaires : traités de façon purement fonctionnelle, ils restent inhospitaliers et ne contribuent pas à rendre attractif le nécessaire report modal. Conçus au contraire comme des espaces de services, de repos, d'accueil, de facilitation des activités compatibles avec le déplacement, ils participent à l'efficacité des initiatives publiques de promotion des modes de déplacements durables. Ils sont, à leur façon, des espaces publics plus que des espaces techniques et nécessitent l'attention qu'on porte aux lieux du vivre ensemble.

Tous les territoires et tous les contextes seine-et-marnais sont concernés par la conception de ces lieux d'accès aux réseaux : l'arrêt de bus sur la place du village, ou lieu à partir duquel organiser du covoiturage, le parking du supermarché qui peut être sollicité pour d'autres fonctions, le quartier de la gare, dans la grande diversité des haltes, stations et gares du département, l'échangeur d'accès aux voies rapides, etc. Au point qu'il s'agit désormais de renverser le regard : quels lieux et quels services intermodaux, tout projet d'aménagement et de développement (zone urbaine nouvelle, zone d'activités ou de commerce, zone de restructuration…) propose-t-il ? C'est en concevant les réponses à cette question qu'on sortira de l'ère du tout-automobile.

Fiches pratiques
n° 7 - 8 - 9

7

LES LIEUX DE HALTE INTERMODALE

Il faut préparer, concevoir et aménager l'ère de la mobilité multimodale. L'usage quotidien unipersonnel de la voiture est un mode de déplacement qui atteint ses limites, au moins en zone urbaine et dans la conception actuelle des véhicules. L'avenir est aux modes combinés et aux usages partagés. Il passe par des lieux de groupage et dégroupage des personnes, permettant le passage commode d'un réseau à l'autre, d'un mode de déplacement à l'autre, d'un véhicule à l'autre. Ces lieux de halte temporaire n'ont et n'auront pas tous la même intensité d'usages. Certains resteront « légers » et simplement appréciés par leur ergonomie (accessibilité, stationnement, signalétique, information, sécurité). D'autres pourront accueillir quelques services, en fonction de leur contexte (location de véhicules, télécentre, activités sportives, commerce de détail,…). De ce point de vue, les usages sont en avance sur l'offre aménagée : c'est désormais à l'aménagement de prendre en compte et d'accompagner les usages émergents.

BONNE PRATIQUE

Communauté de communes du Pays de Limours (91)
Gare autoroutière de Briis-sous-Forge

La gare autoroutière de Briis-sous-Forges est unique en France et la seule en Europe sur autoroute concédée. Elle permet de rejoindre Massy, Courtaboeuf, Dourdan et Orsay via l'A10. En 2012, plus de 310 000 voyageurs ont utilisé cette gare autoroutière. Cette gare est desservie par 4 lignes du réseau local et une ligne du réseau Albatrans en provenance d'Évry. Elle propose un parking gratuit de 230 places (extension à 330 places prévue pour 2014) et un parking à vélos de 30 places. L'infrastructure et l'accueil sont intégralement gérés par la Communauté de Communes du Pays de Limours.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> En Seine-et-Marne, 59 % des déplacements quotidiens sont effectués en automobile.

> Près de 4 déplacements quotidiens sur 5 sont internes au département, cependant la longueur et la durée du trajet moyen continuent d'augmenter.

> À l'échelle de l'Île-de-France, le report modal s'accentue mais uniquement en faveur des transports en commun et des mobilités actives dans la zone dense (dont la frange ouest du 77). En grande couronne, la croissance du trafic automobile commence à s'atténuer (source : EGT 2010).

> Se déplacer est et sera de plus en plus, assuré par une combinaison de solutions personnelles et de modes collectifs, nécessitant une bonne maîtrise de l'information (horaires, trafic, etc.) et des lieux multimodaux ergonomiques et d'usage aisé.

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

> **Passer du parc-relais (P+R) au parc-relais-services (P+R+S)** et rendre attractifs, efficaces, sûrs et accueillants les haltes et espaces d'interconnexion, en diversifiant leurs usages donc leur fréquentation, afin de surmonter l'appréhension qui est associée à leur utilisation.

> **Promouvoir l'offre de véhicules en libre-service et le covoiturage** à partir des haltes intermodales les plus fréquentées et les équiper de bornes de recharges pour véhicules électriques.

> **Développer une signalétique et une information en ligne spécifiques,** pour rendre facile et naturel l'accès de l'usager mobile aux lieux intermodaux.

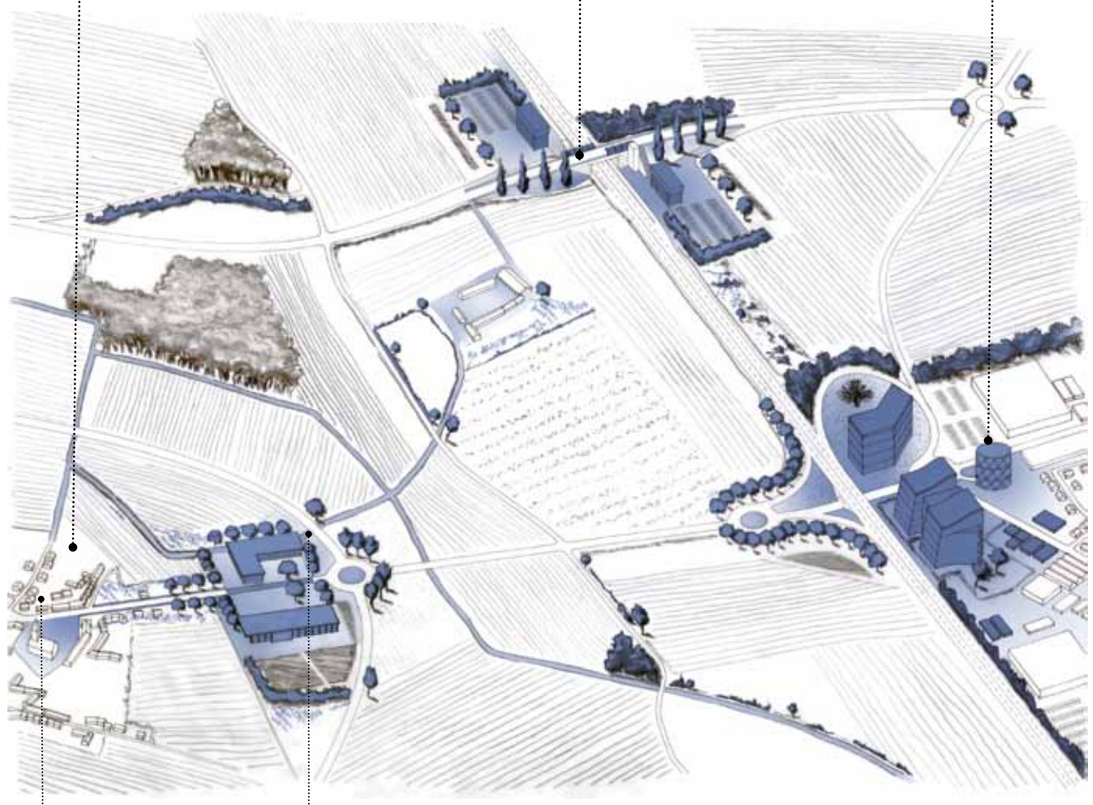
> **Privilégier la densification des villages dotés de transport en commun structurants,** en cœur de bourg autour de son arrêt de bus.

> **Permettre leur développement et leur valorisation paysagère** au travers des documents d'urbanisme.

EN DENSIFIANT DE PRÉFÉRENCE LES VILLAGES DOTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT
renfort de la centralité (services, commerces...)

AU CARREFOUR ENTRE VOIE MAGISTRALE ET VOIE LOCALE
arrêt de bus, aire de stationnement, connexion au réseau de parcours actifs, marché ambulant...

À L'ECHANGEUR AUTOROUTIER OU ROUTIER
arrêt de bus, parking-silo L, connexion au réseau de parcours actifs, bornes rechargeables pour véhicule électrique... fonctions associées : activité tertiaire, télécentre, commerces, aire de loisirs, dépôt de poste...



EN TRAVERSÉE DE BOURG ET VILLAGE
arrêt de bus, stationnements voiture et vélo, connexion au réseau de parcours

À LA CONNEXION ENTRE VOIES LOCALE ET DE CONTOURNEMENT (PARC RELAIS-SERVICE)
arrêt de bus, station de covoiturage, halte transport à la demande, connexion au réseau de parcours actifs, bornes rechargeables... fonctions associées : activités de services et artisanales, équipements, commerces de proximité, marchands ambulants, jardins familiaux

Bandeau : Gare de Lieusaint-Moissy, ©CAUE 77
Bonne pratique : Briis-sous-Forges, ©Communauté de communes du Pays de Limours

8

LE « QUARTIER » DE LA GARE

Situés au 19e siècle en frange des agglomérations, cernés par des installations industrielles au cours de la première moitié du 20e, puis souvent laissés à leur déclin relatif dans la seconde moitié de ce siècle, les abords de gare sont à nouveau au cœur des enjeux contemporains. Tous les enjeux se concentrent dans ces secteurs désormais appelés à devenir les nouveaux cœurs de ville : la mobilité et l'articulation des divers modes de transport ; l'évolution des espaces d'activités et le maintien des emplois induits ; l'habitat et les services. Face à la grande diversité des 81 « quartiers de gare » de la Seine-et-Marne, une seule certitude s'impose, ce sont des espaces stratégiques pour les projets communaux et intercommunaux. La complexité de leur aménagement nécessite de gros investissements dans l'ingénierie et la concertation, tant avec les habitants et les opérateurs de transport qu'avec les nombreux usagers, ainsi qu'une appréhension des enjeux de leur aménagement dans un périmètre élargi, bien au-delà du parvis de la gare.

BONNE PRATIQUE

Communauté de communes du Pays corbigeois (58)
Réflexions sur les usages d'une gare rurale

Repenser, en 3 semaines d'immersion, les usages d'une gare rurale : en mobilisant des méthodes inspirées du design et de la co-conception et en testant des prototypes de solutions avec les habitants. Une méthode utilisée à Corbigny par la 27e Région, laboratoire de transformation publique des Régions de France, en partenariat avec la Région Bourgogne et le Pays Nivernais-Morvan. À la clé, des solutions innovantes (guichet multimodal, covoiturage des champs, service d'autopartage rural, réseau des gares rurales) et une approche alternative de la multimodalité rurale.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> Des secteurs urbains jusqu'à présent peu valorisés, mais désormais en situation de faire valoir un potentiel varié.

> Des espaces économiques hérités qui ouvrent des possibilités de mutation.

> Des besoins de fonctionnement multimodal (gare routière, vélo, circulation piétonne, zone de taxis, stationnements).

> Des possibilités de services et de commerces liées à l'intensification et à la valorisation des flux d'usagers.

> Lien entre la gare et le centre-ville pour développer les modes actifs.

> Des secteurs urbains qui cumulent les nuisances mais présentent aussi de nombreux avantages dans le fonctionnement quotidien.

> Une grande variété de situations concrètes en Seine-et-Marne qui invite à la conception au cas par cas.

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

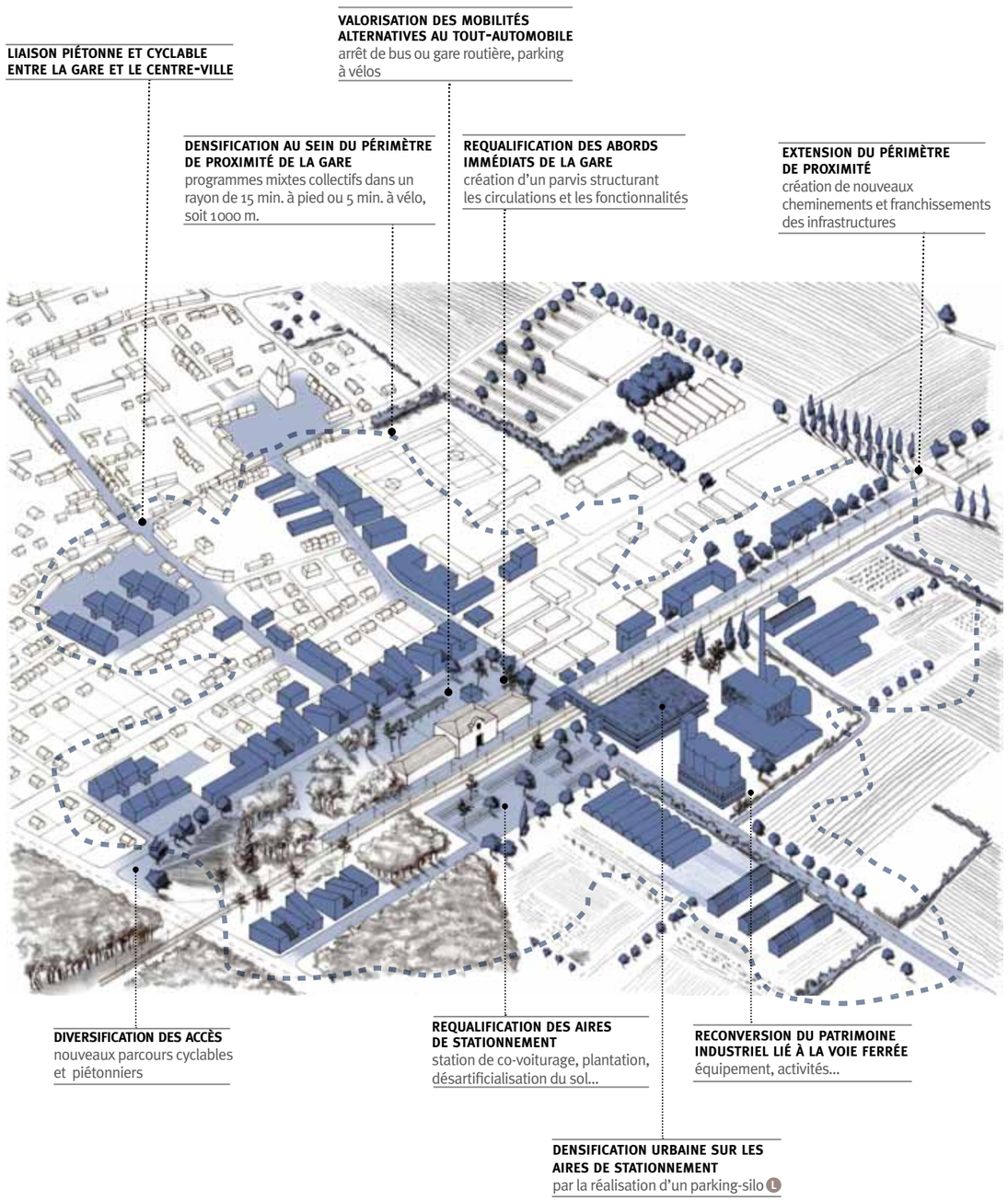
> **Densifier à proximité de la gare,** en facilitant les mutations du foncier et en augmentant sa constructibilité (reconquête des friches et délaissés ferroviaires).

> **Concevoir de nouveaux « quartiers de gare » avec et en appui sur les centres** des agglomérations concernées et en facilitant le plus possible la mixité fonctionnelle (habitat, tertiaire, services…) et les mobilités actives (marche à pieds, deux-roues).

> **Considérer le potentiel de tous les abords des gares de Seine-et-Marne,** dans leur diversité et leur extension et prendre le temps d'études approfondies de leur fonctionnement, leur potentiel, leur mutation possible.

> **Aborder l'aménagement du quartier de gare à l'échelle intercommunale** en intégrant l'ensemble des territoires accessibles en modes actifs et desservis par le bus.

> **Exploiter les deux rives de la voie ferrée,** pour trouver des solutions à la coexistence des diverses nécessités (accès, stationnement, activités, services, habitat).


LIAISON PIÉTONNE ET CYCLABLE ENTRE LA GARE ET LE CENTRE-VILLE
VALORISATION DES MOBILITÉS ALTERNATIVES AU TOUT-AUTOMOBILE
arrêt de bus ou gare routière, parking à vélos
DENSIFICATION AU SEIN DU PÉRIMÈTRE DE PROXIMITÉ DE LA GARE
programmes mixtes collectifs dans un rayon de 15 min. à pied ou 5 min. à vélo, soit 1000 m.
REQUALIFICATION DES ABORDS IMMÉDIATS DE LA GARE
création d'un parvis structurant les circulations et les fonctionnalités
EXTENSION DU PÉRIMÈTRE DE PROXIMITÉ
création de nouveaux cheminements et franchissements des infrastructures
DIVERSIFICATION DES ACCÈS
nouveaux parcours cyclables et piétonniers
REQUALIFICATION DES AIRES DE STATIONNEMENT
station de co-voiturage, plantation, désartificialisation du sol…
RECONVERSION DU PATRIMOINE INDUSTRIEL LIÉ À LA VOIE FERRÉE
équipement, activités…
DENSIFICATION URBAINE SUR LES AIRES DE STATIONNEMENT
par la réalisation d'un parking-silo L

Bandeau : Gare de Meaux, ©CAUE 77
Bonne pratique : Corbigny, la gare rurale de demain, ©Communauté de communes du Pays corbigeois / Pays Nivernais-Morvan / Région Bourgogne / La 27e Région

9

LES ITINÉRAIRES ET LES MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

Les Seine-et-Marnais effectuent en moyenne 3,75 déplacements par jour et par personne. Environ un quart de ces déplacements se fait à pied ou à deux-roues (déplacements actifs). En somme, c'est un peu moins d'un déplacement actif par jour et par personne. Certes, la Seine-et-Marne n'est pas un territoire des courtes distances et l'usage systématique de la voiture est tentant. Pourtant, chaque week-end, les Franciliens viennent nombreux marcher en Seine-et-Marne, car les déplacements actifs sont redevenus un besoin en même temps qu'un plaisir. C'est à ce besoin et ce plaisir qu'il s'agit de répondre, non plus seulement pour les loisirs de week-end, mais au quotidien, dans l'espace habité et aux franges de l'espace agricole, le long des réseaux de tous types, pour une Seine-et-Marne un peu plus pédestre et un peu moins dépendante de l'automobile.

BONNE PRATIQUE

Conseil général des Yvelines (78)
Le partage de la voie

Hors agglomération, il est possible de rendre le réseau routier départemental plus accessible aux cyclistes en identifiant certaines bandes multifonctionnelles pour le déplacement des vélos et cyclomoteurs. Ce ne sont pas des aménagements cyclables au sens strict car ils restent ouverts à tous autant que de besoin, mais ils bénéficient d'un traitement et d'une signalisation particulière qui indiquent leur utilisation privilégiée par les cyclistes.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> Une pratique de la marche à pied comme mode de déplacement quotidien qui augmente partout en Île-de-France, y compris en grande couronne.

> Des cheminements piétons et des voies réservées ou partagées pour les cycles encore trop peu développés en Seine-et-Marne.

> Une distance moyenne entre villages et bourgs de l'ordre de 2 à 3 km (davantage dans l'est du département) et 7 400 km de voies communales, qui se prêteraient bien à la mobilité à deux roues (d'autant plus à assistance électrique).

> Une forte probabilité pour l'avenir en zone dense : un plafonnement voire un déclin de l'usage automobile quotidien (il a commencé partout en Île-de-France, sauf en grande couronne) et une augmentation complémentaire des autres modes, en particulier pour les distances courtes.

> Un enjeu propre à la Seine-et-Marne : associer mieux et plus finement l'espace bâti et l'espace ouvert (agricole, forestier et naturel), sur un même territoire habité, grâce à une multiplicité de réseaux destinés aux modes de déplacement actifs.

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

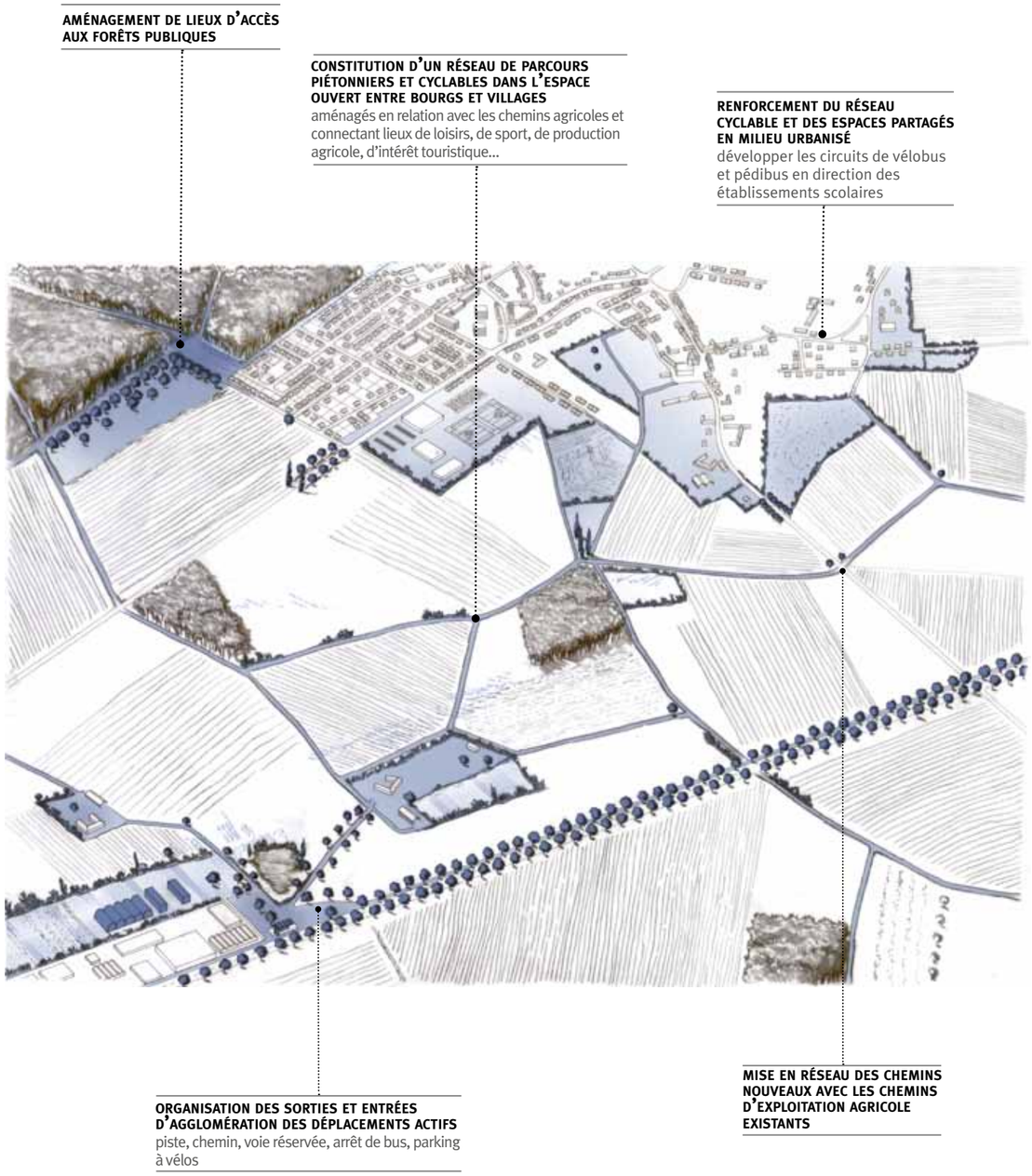
> **Concevoir, aux échelles communales et intercommunales des réseaux maillés dédiés aux mobilités actives,** combinant les cheminements piétons dans les quartiers et leurs prolongements en campagne, les voies cyclables et les points de connexion avec les haltes intermodales (voir fiche 7).

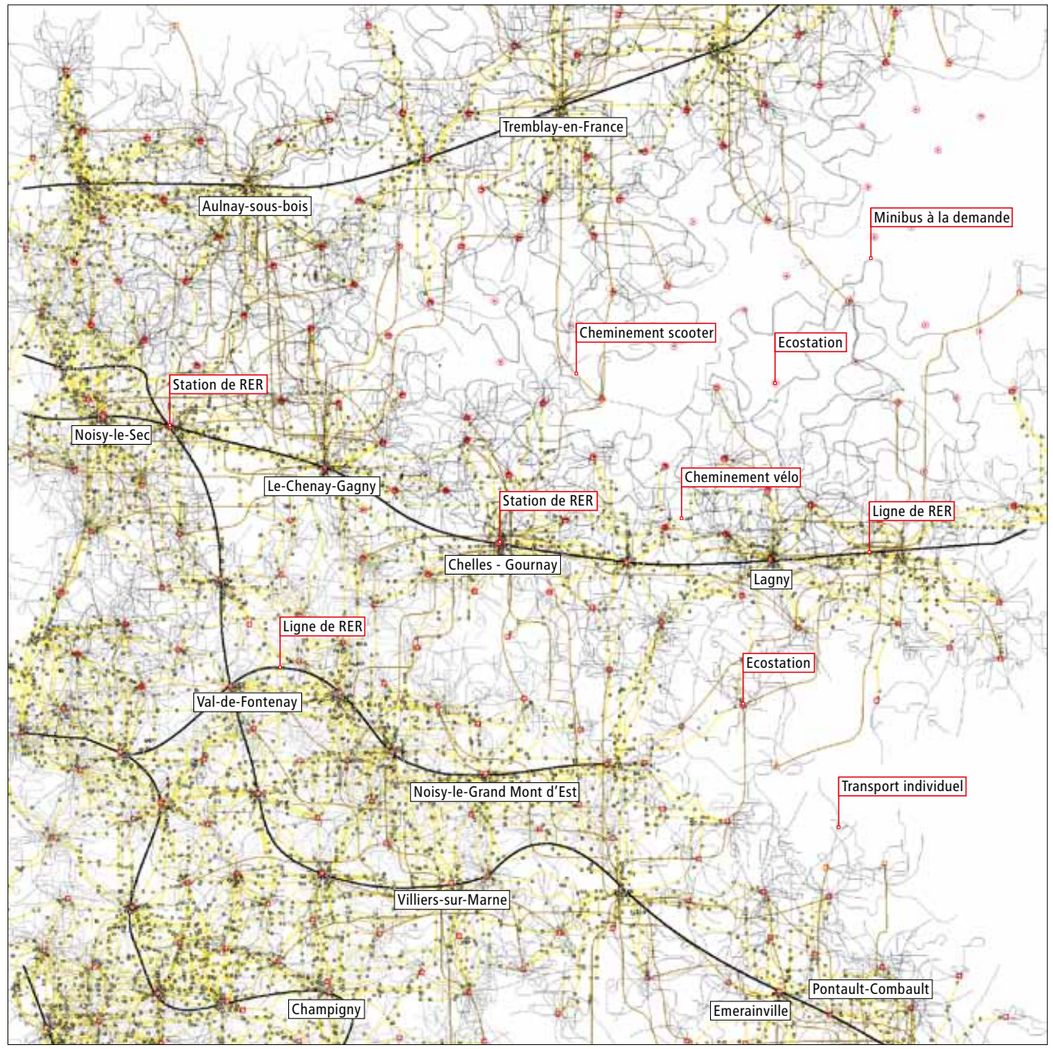
> **S'appuyer sur les autres réseaux,** selon les contextes et les besoins : les routes pour en diversifier les usages (fiche 5) ; les trames verte et bleue (fiches 1 et 3) et les lisières agricoles (fiche 4).

> **Proposer une signalétique indiquant les temps de parcours,** à pied ou en deux-roues, pour inciter au report modal et aux raccourcis qu'ils permettent.

> **S'appuyer sur des points de services et de commerces,** y compris sur les fermes et leurs éventuels produits en vente directe.

Bandeau : Brie-Comte-Robert, ©CAUE 77
Bonne pratique : RD 906 à Rambouillet, ©Conseil général des Yvelines


AMÉNAGEMENT DE LIEUX D'ACCÈS AUX FORÊTS PUBLIQUES
CONSTITUTION D'UN RÉSEAU DE PARCOURS PIÉTONNIERS ET CYCLABLES DANS L'ESPACE OUVERT ENTRE BOURGS ET VILLAGES
aménagés en relation avec les chemins agricoles et connectant lieux de loisirs, de sport, de production agricole, d'intérêt touristique...
RENFORCEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE ET DES ESPACES PARTAGÉS EN MILIEU URBANISÉ
développer les circuits de vélobus et pédibus en direction des établissements scolaires
ORGANISATION DES SORTIES ET ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION DES DÉPLACEMENTS ACTIFS
piste, chemin, voie réservée, arrêt de bus, parking à vélos
MISE EN RÉSEAU DES CHEMINS NOUVEAUX AVEC LES CHEMINS D'EXPLOITATION AGRICOLE EXISTANTS



La micromobilité complète les connexions rapides et dessert la « ville légère »
Territoire Est Parisien / lignes RER B en haut de l'image, E au centre et A en bas de l'image
Source : ©LIN architectes urbanistes

ORGANISER

LES RIVES DES RÉSEAUX EN ZONE URBANISÉE

On ne peut nier l'importance de la circulation automobile dans les villes, bourgs et villages de Seine-et-Marne, aujourd'hui et à coup sûr demain encore. Cette circulation, avec une croissance encore prévisible, pose de lourdes questions sociales, économiques et environnementales (en dépit du développement attendu de véhicules « propres »), d'où la nécessité d'un encouragement au report modal. Mais elle existera toujours dans les années à venir et il faut se saisir des défis d'aménagement qu'elle impose aux territoires qu'elle traverse et dessert.

Trop souvent, la voie routière est encore conçue aujourd'hui comme un objet en soi, avec ses propres nécessités (fluidité, sécurité, fonctionnalité), posée sur le territoire de sorte que soient minimisés les effets réciproques : la circulation est d'abord une perturbation pour les résidents, même lorsqu'ils contribuent à l'alimenter ; les réseaux de transit sont constamment écartés des zones habitées… qu'ils desservent aussi. C'est pourtant à travers ce désamour que progresse l'urbanisation : l'espace urbanisé rattrape et digère les réseaux, qui l'attirent toujours plus loin. Toutes les rives des réseaux routiers ne se valent pas. Certaines pourraient être mieux urbanisées, d'autres ne devraient pas l'être. D'autres fois le mal est fait et il faut le corriger. D'une façon générale, les territoires de Seine-et-Marne sont interpellés quant à leur riveraineté avec les infrastructures de circulation, grandes et petites, de transit comme de proximité. De la tranchée du TGV ou de l'autoroute, à la traversée du village ou son contournement, toute une gamme de situations est à analyser pour que les territoires cessent de subir les réseaux et que les rives par lesquelles les uns et les autres sont en contact soient l'objet de véritables projets, qu'ils soient d'urbanisation ou au contraire de maintien des espaces ouverts et pourquoi pas de renaturation.

Fiches pratiques
n°10 - 11

10

LE CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

Comment déterminer, concevoir ou reconquérir l'espace dessiné par la déviation et son inévitable chapelet de ronds-points ? Bon nombre de communes de la Seine-et-Marne sont confrontées à cette question. Elles y ont répondu jusqu'à présent par un comblement d'urbanisation sous la forme de lotissements, d'équipements publics, de zones d'activités et de plateaux commerciaux plus ou moins bien reliés au cœur de bourg ou de village. N'est-il pas temps de réfléchir autrement ? L'alternative du maintien de l'agriculture ou du basculement vers l'urbanisation résume-t-elle bien tout le problème ? La déviation dessine un espace qui peut désormais accueillir des fonctions urbaines plus riches (intermodalité), plus novatrices mais en maintenant les usages agricoles et le respect de l'environnement (alimentation de proximité, énergies renouvelables) plutôt que de contribuer à vider les bourgs et les villages de leurs services, commerces et habitants. Elle offre également la possibilité de requalifier les centres bourgs et les axes historiques.

BONNE PRATIQUE

Commune de Villeneuve-le-Comte (77)
La déviation, traitement d'une limite

À Villeneuve-le-Comte, la déviation construite au début des années 1990 respecte et conforte la clairière culturale au centre de laquelle est implanté le bourg. Héritière de l'allée forestière en forêt de Crécy par son tracé rigoureux, la RD 231, à bonne distance du cœur urbain, établit souvent la limite entre clairière et boisement.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> Une logique préjudiciable de comblement systématique entre les agglomérations et leur(s) nouveau(x) contournement(s), voire au-delà.

> Une tendance à la banalisation de la Seine-et-Marne par la reproduction d'un urbanisme identique dans toutes ces zones d'extension périphérique.

> L'appauvrissement des cœurs de bourgs et de villages qui perdent leurs fonctions et leurs habitants au profit des zones d'extension périphérique.

> Le risque d'aller vers une dissociation entre centre ancien et nouveau(x) quartier(s) de rocade : soit un « village renversé L » avec un centre ancien en déperissement et de nouveaux quartiers vivant sur l'automobile ; soit de nouveaux quartiers difficiles à relier à un centre dynamique en particulier par des liaisons douces.

> Et cependant un besoin croissant en espaces et services urbains d'un type nouveau : potagers collectifs, petite production en énergie renouvelable, assainissement par lagunage, ateliers de recyclage, etc.

> Une vision lointaine de la silhouette des petites villes, des bourgs et des villages à préserver.

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

> **Diversifier et mélanger les fonctions** accueillies dans l'espace ouvert par la rocade, pour échapper à la seule nappe résidentielle. Intégrer des fonctions agro-environnementales non concurrentes avec celles de l'agglomération constituée.

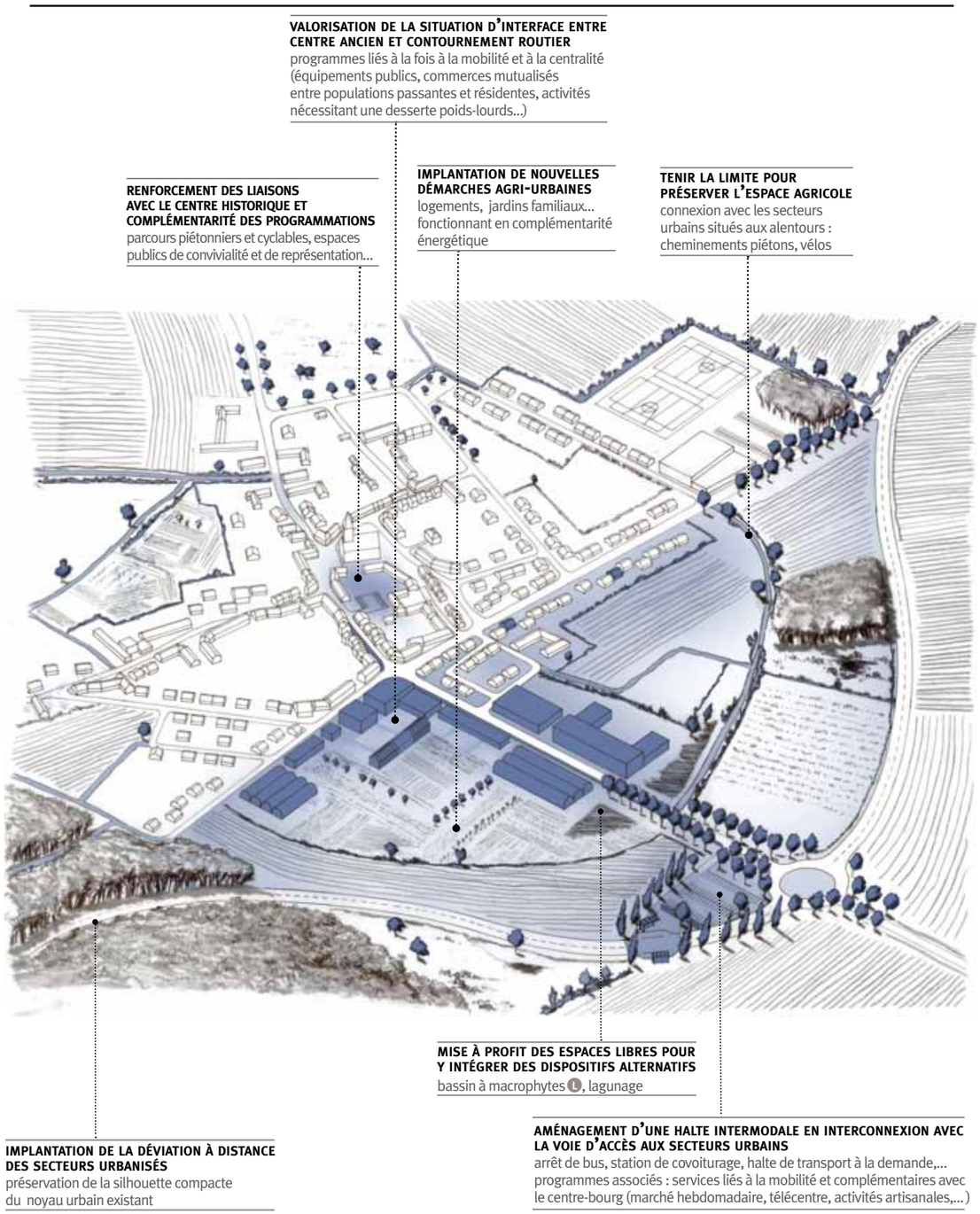
> **Innover dans la programmation de l'espace ouvert à l'urbanisation,** afin de rechercher d'abord les complémentarités fonctionnelles avec le bourg et de promouvoir des solutions nouvelles économes en foncier.

> **Maintenir la lisibilité de l'ensemble constitué par l'ancien bourg** ou village et son extension nouvelle, grâce aux espaces ouverts et aux fonctions agro-environnementales...

> **Relier et connecter le nouveau quartier,** à son cœur de village par des liaisons douces et des chemins (voir fiche 9) et au réseau qui le borde par des lieux intermodaux de qualité (voir fiche 7).

> **Tenir la limite de l'urbanisation** pour éviter son extension, préserver l'espace agricole et la fonction de contournement routier.

Bandeau : Contournement de Meaux – Mareuil-les-Meaux, ©CAUE 77
Bonne pratique : la déviation de Villeneuve-le-Comte sur la Carte de l'état-major, ©Géoportail


VALORISATION DE LA SITUATION D'INTERFACE ENTRE CENTRE ANCIEN ET CONTOURNEMENT ROUTIER
programmes liés à la fois à la mobilité et à la centralité (équipements publics, commerces mutualisés entre populations passantes et résidentes, activités nécessitant une desserte poids-lourds...)
RENFORCEMENT DES LIAISONS AVEC LE CENTRE HISTORIQUE ET COMPLÉMENTARITÉ DES PROGRAMMATIONS
parcours piétonniers et cyclables, espaces publics de convivialité et de représentation...
IMPLANTATION DE NOUVELLES DÉMARCHES AGRI-URBAINES
logements, jardins familiaux... fonctionnant en complémentarité énergétique
TENIR LA LIMITE POUR PRÉSERVER L'ESPACE AGRICOLE
connexion avec les secteurs urbains situés aux alentours : cheminements piétons, vélos
IMPLANTATION DE LA DÉVIATION À DISTANCE DES SECTEURS URBANISÉS
préservation de la silhouette compacte du noyau urbain existant
MISE À PROFIT DES ESPACES LIBRES POUR Y INTÉGRER DES DISPOSITIFS ALTERNATIFS
bassin à macrophytes L, lagunage
AMÉNAGEMENT D'UNE HALTE INTERMODALE EN INTERCONNEXION AVEC LA VOIE D'ACCÈS AUX SECTEURS URBAINS
arrêt de bus, station de covoiturage, halte de transport à la demande,... programmes associés : services liés à la mobilité et complémentaires avec le centre-bourg (marché hebdomadaire, télécentre, activités artisanales,...)

11

LA TRAVERSÉE DU BOURG OU DU VILLAGE

Aujourd'hui en Seine-et-Marne, on sait « apaiser » une voie routière qui traverse une zone habitée et dont le trafic croissant est pénible ou dangereux pour le voisinage. On sait apporter des réponses de sécurité sur la voie pour ralentir la vitesse et des réponses d'aménagement des rives pour faire coexister le transit, les haltes temporaires et le stationnement résident. On sait aussi proposer une nouvelle esthétique de la route plus urbaine, mieux éclairée, mieux paysagée, plus confortable pour les piétons, etc. A partir de ces savoirs et dans la perspective d'une Seine-et-Marne accueillant ses futurs habitants aussi dans les villages (voir fiche 15), c'est à une redynamisation du village ou bourg traversé, en appui sur sa voie requalifiée, qu'il faut travailler. Il s'agit de rendre la route redevenue « rue », à nouveau habitable et non seulement circulable.

BONNE PRATIQUE

Commune de Saint-Berthevin (53)
Pacification d'une traversée de la ville

La déviation de Saint-Berthevin à permis le basculement de l'ancienne route départementale en un espace public pacifié où le piéton a retrouvé sa place et les commerces leurs terrasses. Le végétal est devenu le fil conducteur et a permis de « recoudre » le paysage de la commune : vallée du Vicoin, square de la Mairie...

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> Un parc automobile – et par conséquent un trafic – qui poursuit son augmentation (+ 14 % entre 2001 et 2010).

> 42 % des accidents mortels de la route ont lieu en zone agglomérée (pour un total de 88 décès en 2011).

> Des transports en commun routiers et des mobilités actives qui prennent peu à peu leur place et invitent à partager la route.

> Un potentiel de réhabilitation et réoccupation immobilières à utiliser dans les cœurs de bourgs et de villages, à condition de redonner de la qualité au vis-à-vis avec la rue ou la route.

> Des besoins croissants en micro stationnement de proximité, notamment pour organiser le covoiturage, ou pour relancer le commerce de détail.

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

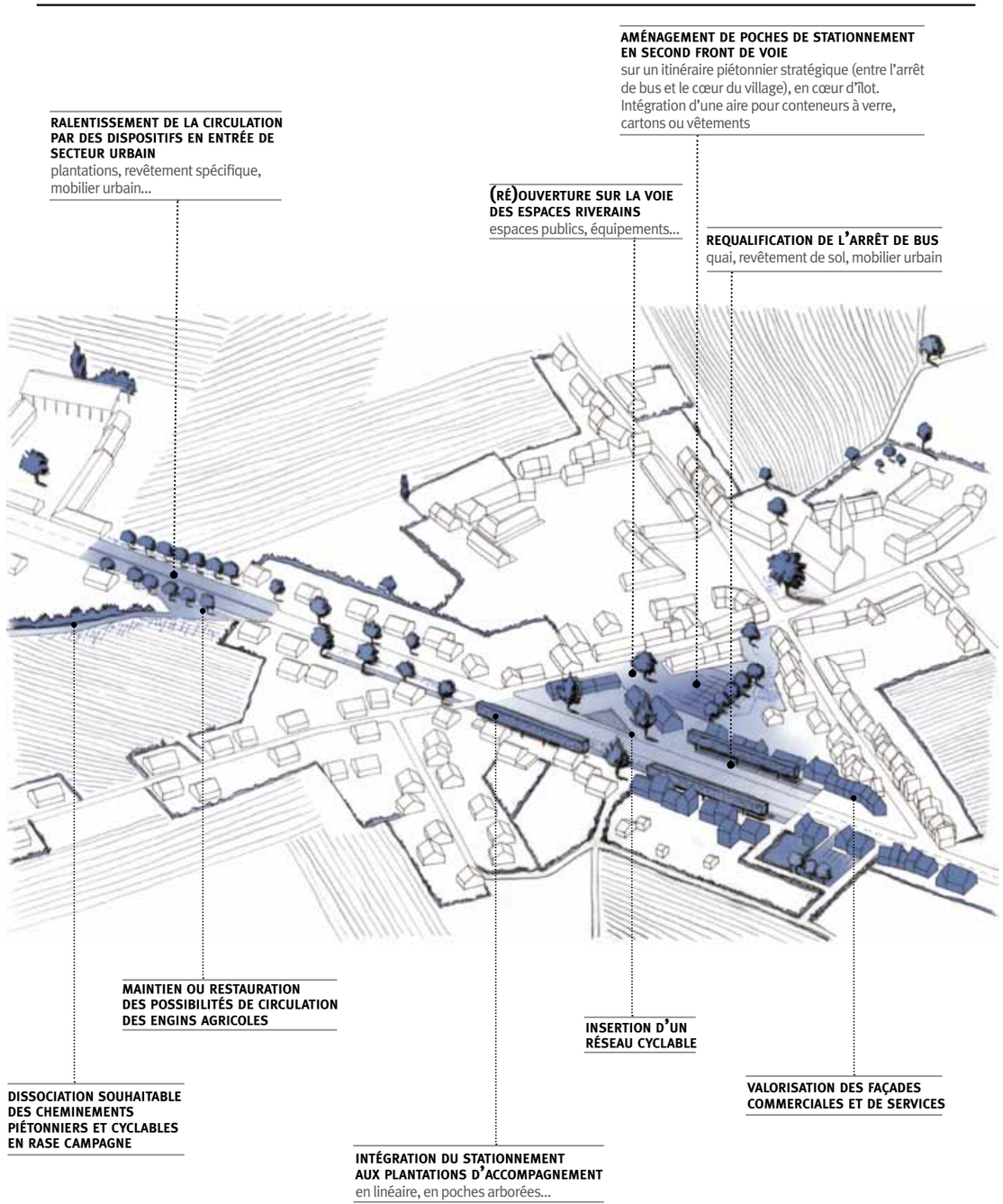
> **Redonner du confort aux divers usages de la voie et de ses rives :** coexistence des diverses mobilités, haltes rapides, contre-allées pour les résidents, plantations et éclairage, accès et passages transversaux, etc.

> **Associer la requalification de la voie à d'autres opérations d'aménagement latérales,** en stationnement, haltes et espaces publics de nature (voir fiche 3), nouvel équipement public, afin de transformer la voie passante en voie riveraine et de distribution interne.

> **Concevoir la traversée comme un ensemble de séquences,** qui commence à l'extérieur de la zone agglomérée pour assurer la diminution de la vitesse, donne des repères forts d'urbanité au cœur du passage (espaces publics, monuments, commerces, alignements...) et marque une différence évidente avec la route de rase campagne.

> **Renforcer l'arrêt de bus en centre-bourg comme lieu de centralité :** accès piéton, aménagement des abords, accessibilité handicapés, etc.

Bandeau : Mauregard, ©CAUE 77
Bonne pratique : Saint-Berthevin, ©Commune de Saint-Berthevin / Forma 6 (architecte-urbaniste), Phytolab (paysagiste), Artelia (ingénierie)


RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION PAR DES DISPOSITIFS EN ENTRÉE DE SECTEUR URBAIN
plantations, revêtement spécifique, mobilier urbain...
AMÉNAGEMENT DE POCHES DE STATIONNEMENT EN SECOND FRONT DE VOIE
sur un itinéraire piétonnier stratégique (entre l'arrêt de bus et le cœur du village), en cœur d'îlot. Intégration d'une aire pour conteneurs à verre, cartons ou vêtements
(RÉ)OUVERTURE SUR LA VOIE DES ESPACES RIVERAINS
espaces publics, équipements...
REQUALIFICATION DE L'ARRÊT DE BUS
quai, revêtement de sol, mobilier urbain
MAINTIEN OU RESTAURATION DES POSSIBILITÉS DE CIRCULATION DES ENGINS AGRICOLES
INSERTION D'UN RÉSEAU CYCLABLE
DISSOCIATION SOUHAITABLE DES CHEMINEMENTS PIÉTONNIERS ET CYCLABLES EN RASE CAMPAGNE
INTÉGRATION DU STATIONNEMENT AUX PLANTATIONS D'ACCOMPAGNEMENT
en linéaire, en poches arborées...
VALORISATION DES FAÇADES COMMERCIALES ET DE SERVICES

3

SE RÉFÉRER AUX PROXIMITÉS

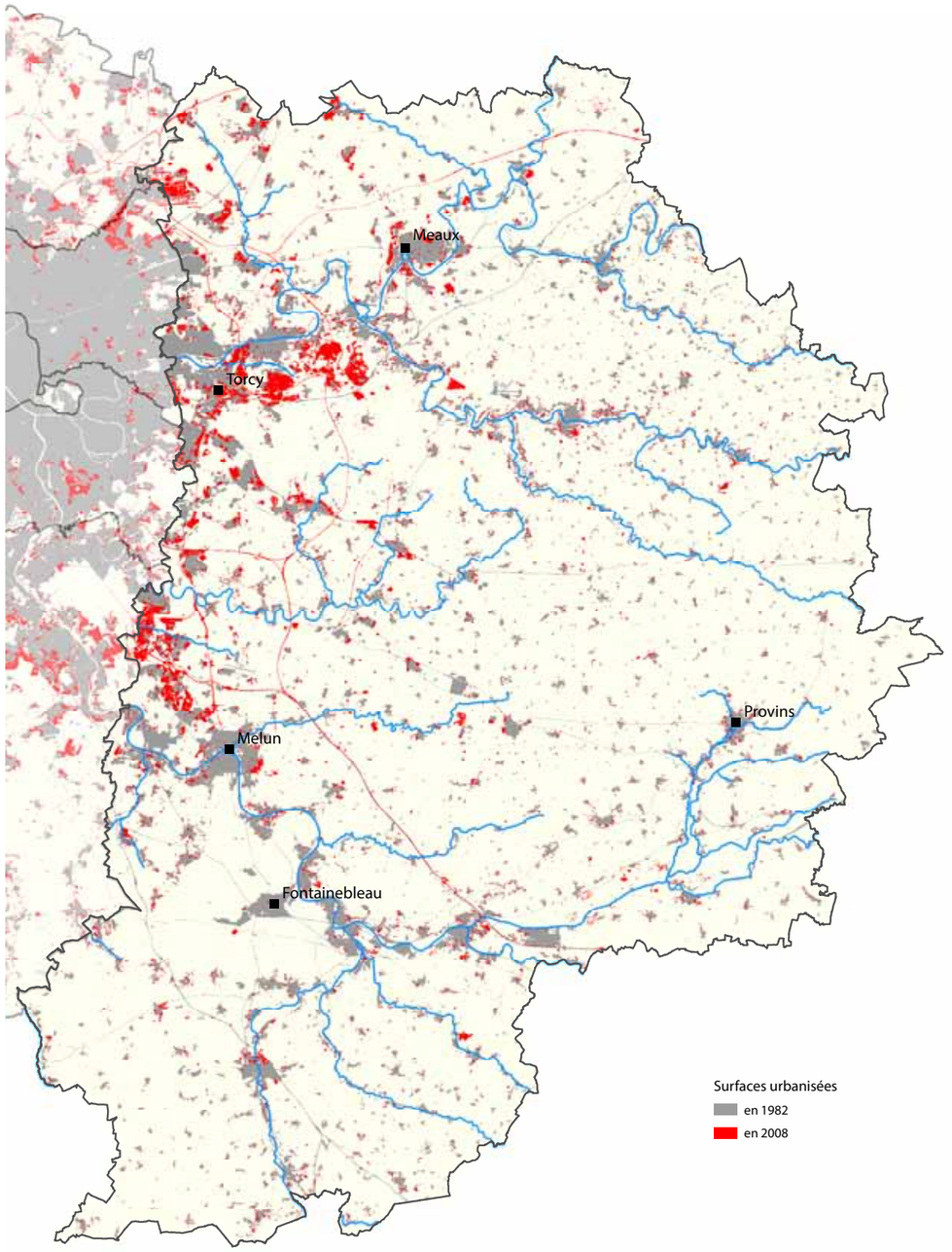
**pour réinventer la qualité des espaces collectifs de vie et de travail.
Le parti pris de la proximité pour concevoir le nouveau confort collectif des territoires.**

Proximité et mobilité se complètent plus qu'elles ne s'opposent. C'est précisément ce que sont venus chercher en Seine-et-Marne les dizaines de milliers de ménages qui s'y sont massivement installés ces dernières décennies : à la fois une accessibilité aux grands bassins d'emplois métropolitains de l'est francilien et un cadre de vie intimiste, grâce aux 514 communes du département, dont 75 % ont moins de 2 000 habitants et même 66 % moins de 1 000. De même, les entreprises trouvent en Seine-et-Marne l'espace nécessaire à leurs contraintes productives ou organisationnelles. Somme toute, le succès de la Seine-et-Marne est dans la possibilité, pour les ménages et les entreprises, d'y trouver des solutions de confort résidentiel ou productif.

Mais cela ne suffit pas pour faire exister la proximité. La somme des conforts personnels des ménages et des entreprises ne crée pas ipso facto le confort collectif sans lequel la proximité n'existe pas. Ce confort collectif réclame des services locaux, des commerces proches, des espaces publics, un cadre de vie fréquentable à pied, une sécurité du vivre ensemble, des lieux animés en commun : c'est alors que s'incarne la proximité.

Il faut reconnaître que la plupart des nouveaux espaces urbains, résidentiels ou d'activités, produits par extension ces dernières décennies en Seine-et-Marne, ne témoignent pas véritablement d'une prise en compte de la proximité par le confort collectif des territoires – à l'exception notable de certains projets développés par les deux villes nouvelles de Sénart et de Marne-la-Vallée. Retrouver cette exigence, en s'appuyant aussi sur les cœurs historiques des villages, bourgs et petites villes, tel est le troisième enjeu de ce référentiel, à travers lequel s'esquisse une nouvelle conception des espaces de vie, de services, de commerce et de travail, adaptée aux enjeux du 21e siècle.

Marne-la-Vallée, ©Isabelle Tabelion



© CG77 - 2013

Cartographie : Département de Seine-et-Marne – DADT – décembre 2013
Source : Département de Seine-et-Marne – SIG – ©IAU – IDF – MOS 2008 et 1982
Reproduction interdite

FAIRE ÉVOLUER
L'URBANISATION HÉRITÉE

D'abord en retravaillant ce qui existe, c'est-à-dire les quartiers, les lotissements et les zones économiques et commerciales qui ont accueilli les 650 000 nouveaux Seine-et-Marnais ces 40 dernières années, ainsi qu'une part de leurs emplois. En n'oubliant pas la trame des centralités historiques que ces extensions ont submergées et qui ont malheureusement eu tendance à disparaître du paysage et du fonctionnement du territoire.

Or, ces formes héritées d'urbanisation, celles du 19e comme celles du 20e siècle, ne sont pas figées. Elles vont muter. Même les lotissements encore constitués de primo-arrivants –si légitimement attentifs à la maîtrise et à la stabilité du cadre de vie qu'ils ont choisi – connaîtront durant la génération prochaine les évolutions inhérentes à toute fraction urbaine. L'enjeu est de ne pas subir ces évolutions, de ne pas les vivre à travers des conflits, des blocages ou des stratégies de préemption mais de les inventer le plus collectivement possible, de les amener à répondre à de nouveaux besoins contemporains, de les investir des valeurs collectives qui n'ont pas été suffisamment prises en compte lors de la conception initiale de ces développements urbains ou auxquelles ils ne correspondent plus aujourd'hui.

Du côté des espaces d'entreprises, on sait aujourd'hui que le cycle de vie de la zone d'activités ou d'un grand équipement commercial est un cycle relativement court, d'une trentaine d'années voire moins : les entreprises quittent les espaces qui ne correspondent plus à leurs besoins, lesquels évoluent très vite, avec les techniques et les organisations. La capacité à rendre les espaces économiques évolutifs, adaptables et mutables est décisive pour la Seine-et-Marne, si elle ne souhaite pas devenir un musée – voire un cimetière – des espaces économiques obsolètes.

Beaucoup d'autres types d'espaces urbains sont ou seront à reconsidérer. Tous n'ont pas été abordés dans le présent référentiel. Les villes et les agglomérations sont ici en première ligne, avec leurs secteurs spécifiques. À l'échelle du département, l'essentiel est de partager, avec tous les territoires, l'objectif d'un nouveau confort collectif dans les lieux de vie et de travail.

Fiches pratiques
n° 12 - 13 - 14 - 15

LES ZONES PAVILLONNAIRES

À chacun sa parcelle, à chacun sa maison, à chacun son aire de stationnement, à chacun sa voie de desserte. Mais quoi en commun, pour proposer des qualités collectives ? Les tissus pavillonnaires sont aussi fragiles que le sont les individus solitaires face aux défis qui nécessitent des réponses collectives. Or l'avenir appelle des réponses collectives, plus solidaires, plus interdépendantes. La forme même des tissus pavillonnaires s'y prête mal, c'est pourquoi il faut encourager leur mutation, avec doigté, pour permettre à celles et ceux qui les habitent d'y vivre mieux ensemble, moins isolés, moins dépendants. La maison individuelle n'est pas seule en cause. Ce qui l'est aussi, c'est le défaut d'urbanisme qui l'a accueillie. Il faut revenir aux fondamentaux du vivre ensemble, car la somme des bonheurs privés ne fait pas spontanément le bonheur public.

BONNE PRATIQUE

Commune de Cesson (77)
un éco-quartier en densification d'une zone pavillonnaire

Ce projet propose 49 logements collectifs sociaux BBC. Le terrain est situé en bordure d'une zone pavillonnaire, directement bordé à l'Est par la voie ferrée et à 10 minutes à pied de la gare RER. L'éco-quartier minimise notamment la place de la voiture, sans l'exclure. Véritables lieux de vie, deux voies appelées « sentes » s'immiscent entre les parcelles privatives, accompagnées de plantations de haies vives. L'idée sous-jacente est d'éviter l'étalement urbain et le mitage du paysage, qui plus est ici, dans un environnement (un tissu de ville) assez lâche.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> La Seine-et-Marne est l'une des « grandes terres » du pavillonnaire récent, la plus attractive en Île-de-France (7 400 logements/an).

> Plus de la moitié du parc est postérieure à 1974, 21 % après 1990.

> 60 % du parc est en logements individuels, bien qu'on construise désormais 2 fois plus en collectif qu'en individuel (40 % en villes nouvelles).

> La quantité de l'offre est là, mais pas toujours la qualité, en particulier la qualité de l'urbanisme.

> La taille moyenne de la parcelle urbanisée pour une maison individuelle : 960 m².

> De lourdes questions pour l'avenir proche : consommation énergétique, dépendance automobile, lien social et isolement des personnes, sous-équipement en commerces et services...

> Et pourtant un fort potentiel : la faible densité d'usage des sols (de 5 à 15 logements par hectare) permet d'imaginer toutes sortes d'innovations d'intérêt partagé.

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

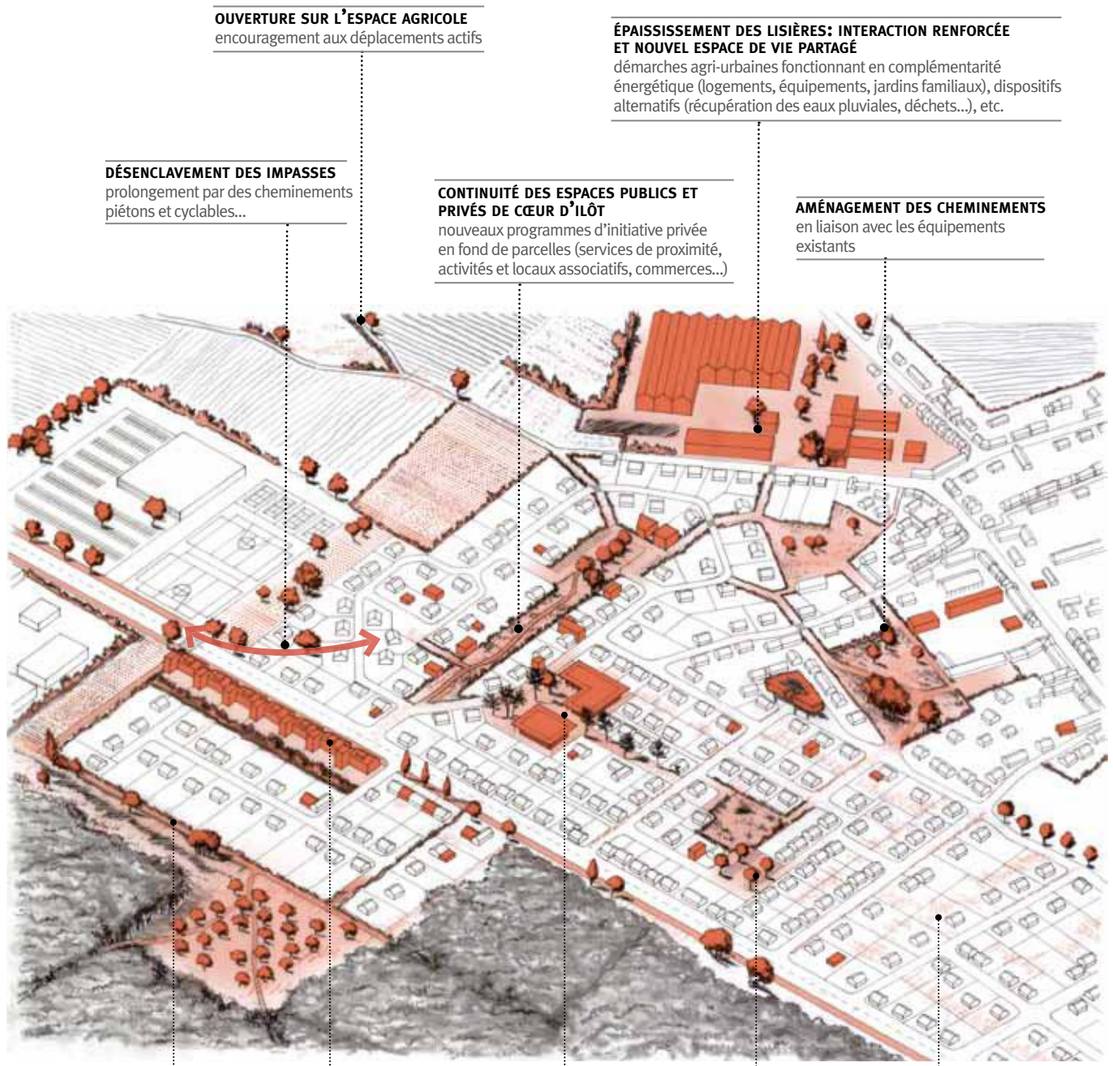
> **Décloisonner le système pavillonnaire,** le lier au reste de la commune ; permettre les circulations piétonnes, écologiques, les échanges, les petits passages, qui seront autant d'éléments de confort pour tous.

> **Mutualiser les besoins et les réponses,** comme le stationnement automobile, les jardins potagers, la distribution d'énergie et de chaleur, la gestion des eaux et des composts,... qui seront autant de formes de solidarité concrète et de proximité retrouvées.

> **Densifier et diversifier les usages sur les parcelles privées,** en autorisant et en régulant la mixité fonctionnelle, l'optimisation des surfaces de planchers par un Cos (S) augmenté voire supprimé.

> **Promouvoir un urbanisme négocié (L),** qui fait progresser des solutions nouvelles avec les habitants et fait émerger de nouveaux intérêts collectifs sans nuire aux intérêts privés.

> **Créer une centralité** pouvant accueillir des services de proximité, des commerces ou de nouveaux équipements publics.


OUVERTURE SUR L'ESPACE AGRICOLE
encouragement aux déplacements actifs
ÉPAISSISSEMENT DES LISIÈRES: INTERACTION RENFORCÉE ET NOUVEL ESPACE DE VIE PARTAGÉ
démarches agri-urbaines fonctionnant en complémentarité énergétique (logements, équipements, jardins familiaux), dispositifs alternatifs (récupération des eaux pluviales, déchets...), etc.
DÉSENCLAVEMENT DES IMPASSES
prolongement par des cheminements piétons et cyclables...
CONTINUITÉ DES ESPACES PUBLICS ET PRIVÉS DE CŒUR D'ILÔT
nouveaux programmes d'initiative privée en fond de parcelles (services de proximité, activités et locaux associatifs, commerces...)
AMÉNAGEMENT DES CHEMINEMENTS
en liaison avec les équipements existants
RÉTENTION DES EAUX DE PLUIE
noues paysagères, drainage
CRÉATION D'UNE CENTRALITÉ
densification, services de proximité, commerces, nouveaux équipements publics
MISE EN RÉSEAU DES JARDINS PRIVÉS
identification de la nature et contribution à la trame verte
DENSIFICATION, MIXITÉ, PROGRAMMES DE COLLECTIFS IMPLANTÉS EN BORDURE DE LA VOIE PRINCIPALE
enfouissement des réseaux, raccordement à la fibre optique
MUTUALISATION ET PAYSAGEMENT DES AIRES DE STATIONNEMENT
transformation d'une partie des voies circulées en espace public piéton et planté

Bandeau : Chauconin-Neufmontiers, ©CAUE 77
Bonne pratique : éco-quartier de Cesson, ©Raphaël Gabrion (architecte mandataire) / Y-ingénierie (BET), Emma Blanc (paysagiste), Maîtrise d'ouvrage : RUF, filiale du groupe 3F

13

LES ZONES D'ACTIVITÉS

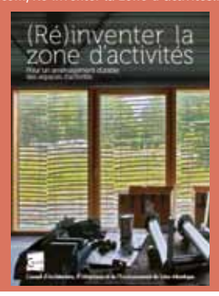
Comme dans tout processus de desserrement métropolitain, l'avenir de la Seine-et-Marne sera vraisemblablement un peu moins dans l'arrivée de nouveaux habitants (le ralentissement a commencé) et un peu plus dans l'arrivée d'emplois qui « rattrapent » la dynamique résidentielle (+15 % entre 1999 et 2009). Des emplois implantés où ? accueillis comment ? Les zones d'activités (168 à ce jour) telles qu'elles ont été conçues à partir des années 1960 ne feront pas la ville durable dont la Seine-et-Marne a besoin. Dans ce domaine aussi, il faut réinventer le modèle d'aménagement, en commençant par s'interroger sur la pertinence du principe systématique de « zone ». Dans le même temps, le stock des zones existantes peut présenter de nombreux intérêts paradoxaux : l'urbanisation les rejoint et les englobe parfois, tandis que les capacités résiduelles d'une occupation généralement très extensive, les évolutions de l'organisation du travail dans les firmes, les besoins en services, invitent à considérer ces espaces hérités comme autant de promesses de mutation.

BONNE PRATIQUE

CAUE de Loire-Atlantique (44)
Un guide sur les zones d'activités (ZA)

Le CAUE 44 a souhaité réinterroger les enjeux de qualité des ZA, en abordant la répartition spatiale des espaces de vie et de travail sous l'angle de la complémentarité des usages, du désir de paysage, d'architecture et surtout d'urbanisme. Pourquoi faire d'un secteur d'activités un véritable quartier où les équilibres sociaux, économiques et environnementaux sont respectés ?

Ouvrage disponible en ligne à l'adresse suivante : caue44.com/Re-inventer-la-zone-d-activites.html



Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> Des zones essentielles au développement économique de la Seine-et-Marne, mais qui ont accentué tous les travers de l'urbanisme extensif et non durable de la fin du 20e siècle.

> Une première génération de ZA déjà entrée en obsolescence et qui nécessite une requalification, voire une reconversion.

> Des problématiques spécifiques aux zones logistiques de part leurs très grands volumes et aires de stationnement.

> De nouvelles fonctions à imaginer, de nouveaux potentiels à utiliser : fonctions et potentiels environnementaux des surfaces non bâties comme des bâtiments (cycle de l'eau, biodiversité, énergie) ; fonctions et potentiels urbains et de services.

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

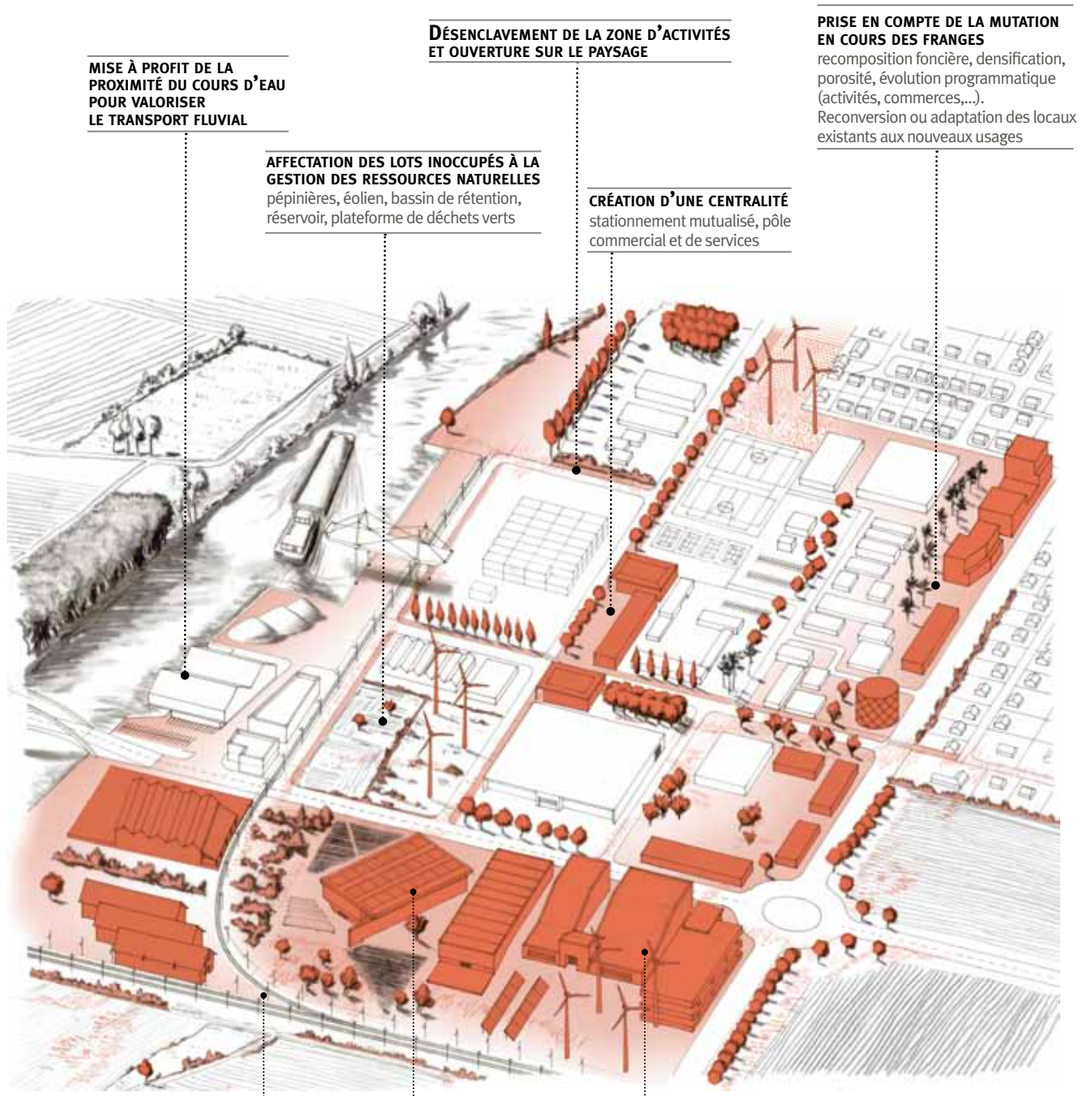
> **Assouplir la règle du zonage,** pour offrir des opportunités de mixité fonctionnelle et de porosité des espaces et laisser la mutation opérer.

> **Accompagner la mutation des ZA en commençant par leurs fronts et leurs franges,** en les concevant comme des interfaces avec les autres tissus urbains, afin d'éviter l'effet de frontières ou des coupures.

> **Ouvrir la zone sur le reste de la ville,** en requalifiant certains axes majeurs pour les rendre plus citadins et moins purement fonctionnels.

> **Passer du modèle extensif au modèle intensif :** densifier en hauteur, notamment pour le stationnement ; densifier en fonctions, notamment pour produire de l'énergie localement ; densifier en usages possibles pour les habitants comme pour les actifs de la zone.

Bandeau : Moissy-Cramayel, ©CAUE 77
Bonne pratique : « (Ré)inventer la zone d'activités », ©CAUE 44


MISE À PROFIT DE LA PROXIMITÉ DU COURS D'EAU POUR VALORISER LE TRANSPORT FLUVIAL
DÉSENCLAVEMENT DE LA ZONE D'ACTIVITÉS ET OUVERTURE SUR LE PAYSAGE
PRISE EN COMPTE DE LA MUTATION EN COURS DES FRANGES
recomposition foncière, densification, porosité, évolution programmatique (activités, commerces,...). Reconversion ou adaptation des locaux existants aux nouveaux usages
AFFECTATION DES LOTS INOCCUPÉS À LA GESTION DES RESSOURCES NATURELLES
pépinières, éolien, bassin de rétention, réservoir, plateforme de déchets verts
CRÉATION D'UNE CENTRALITÉ
stationnement mutualisé, pôle commercial et de services
EXTENSION PAR DE NOUVELLES FORMES URBAINES ET ARCHITECTURALES
mixité des programmes : artisanat-industrie-tertiaire. Production énergétique locale (éolien, solaire, biomasse), rétention et recyclage de l'eau sur l'existant
MISE À PROFIT DE LA PROXIMITÉ D'UNE VOIE FERRÉE POUR INSTALLER UN EMBRANCHEMENT
INTENSIFICATION URBAINE EN FRANGE
intégration des lignes et arrêts de bus, prise en compte des déplacements multimodaux, parking-silo en substitution partielle ou totale du stationnement de surface (désartificialisation du sol et plantations), greffe de nouvelles fonctions et services associés

LES PLATEFORMES COMMERCIALES VERS DE NOUVEAUX USAGES

La Seine-et-Marne, championne de France des grandes surfaces ? L'affirmation reste à vérifier, tant la réalité est mal éclairée mais ce qui est certain, c'est que le département est dans le peloton de tête en matière de grandes surfaces par habitant (l'équivalent d'un magasin de plus de 1 000 m² pour 1 000 habitants !), comme en ce qui concerne le rythme auquel se poursuit le déploiement de la grande distribution. Un quart des 20 premières plateformes commerciales d'Île-de-France est en Seine-et-Marne. Le défi est double pour l'avenir : ralentir la frénésie d'un marché qui produit ici plus de 125 000 m² par an de nouvelles surfaces liées à l'activité commerciale ; anticiper les mutations que connaîtront à coup sûr les surfaces existantes, pour mieux préparer leur réinsertion dans les centralités dont elles se sont séparées et qu'elles ont contribuées à vider de leur tissu commercial de proximité.

BONNE PRATIQUE

Ville d'Almere (Pays-Bas)
Un îlot de mixité verticale

Almere est une ville satellite d'Amsterdam créée à partir des années 1970 dont Rem Koolhaas (agence OMA) a dessiné le plan masse. Au cœur du projet, le « Block-one », est un îlot dont la réalisation a été confiée à Christian de Portzamparc. Cette « citadelle » développe le principe de mixité verticale : sous la dalle, les voies de circulations automobiles et de transports en commun irriguent le niveau bas d'un centre commercial qui se développe sur 3 niveaux. En superstructure, 52 duplex et triplex sont regroupés dans une enceinte de maisons en bande libérant au milieu un vaste jardin terrasse.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> Le commerce de grande distribution, patchwork de zones spécialisées, est un contributeur majeur aux déplacements automobiles : le contraire de la ville des proximités et de la mixité.

> Le commerce de grande distribution est à l'avant-garde de l'expansion urbaine : de nombreux nouveaux projets sont prévus en Seine-et-Marne (et dans toute l'Île-de-France), en front d'urbanisation.

> Le commerce de grande distribution est concurrencé par de nouvelles formes de consommation (e-commerce, retour de la petite surface de proximité), mais déploie de nouvelles stratégies pour rester attractif (le « drive », les méga-centres commerciaux et ludiques, les pôles thématiques).

> Les anciennes zones commerciales de première génération, rattrapées par la ville dense, sont des enjeux majeurs de mutations foncière et urbaine.

Proposer

OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

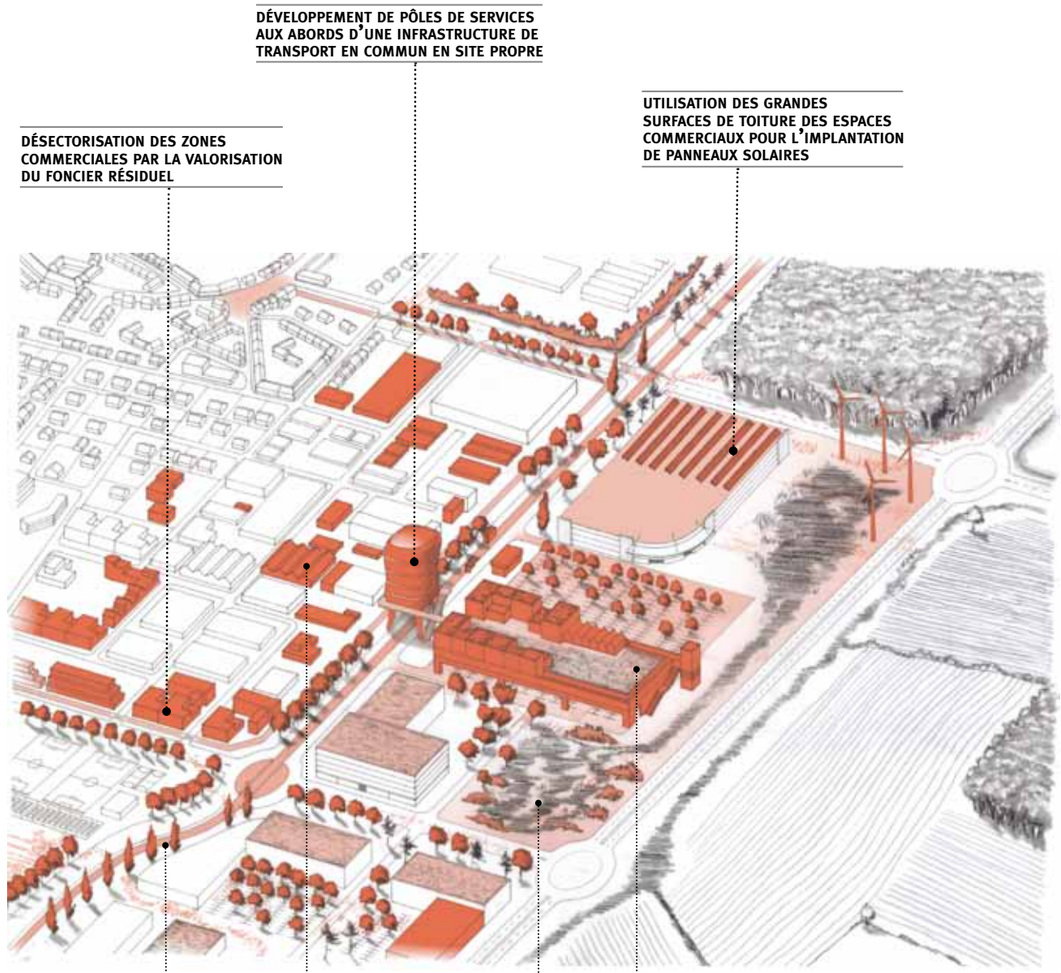
> **Densifier les usages et les capacités des espaces initialement aménagés en tant que pôles commerciaux,** en utilisant autrement les parkings, les toitures, les formes bâties (hauteur), pour répondre à de nouveaux besoins, notamment énergétiques.

> **Désectoriser les espaces commerciaux de grande distribution,** en sortant du principe du zonage, pour diversifier les fonctions accueillies dans un même périmètre et casser les effets de frontière.

> **Anticiper les mutations commerciales,** en préparant des partenariats d'aménagement avec les propriétaires fonciers des ensembles commerciaux obsolètes, pour mieux les réinsérer dans le tissu urbain environnant.

> **Augmenter l'offre de mobilité et d'accessibilité,** par d'autres modes de déplacement que le seul usage de la voiture unipersonnelle, tant pour les zones existantes que pour les nouveaux projets.

Bandeau : Allée du centre commercial Maisonément – Sénart, ©DR – SAN de Sénart / photo : Rico De La Hoya
Bonne pratique : Almere (Pays-Bas) – Plan masse de l'agence OMA (1994), maîtrise d'œuvre du « Block-One » : Christian de Portzamparc, ©photos CAUE 60 et 77


DÉVELOPPEMENT DE PÔLES DE SERVICES AUX ABORDS D'UNE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE
DÉSECTORISATION DES ZONES COMMERCIALES PAR LA VALORISATION DU FONCIER RÉSIDUEL
UTILISATION DES GRANDES SURFACES DE TOITURE DES ESPACES COMMERCIAUX POUR L'IMPLANTATION DE PANNEAUX SOLAIRES
INTENSIFICATION ET DIVERSIFICATION DES FONCTIONS URBAINES
mixité des programmes : artisanat, service, tertiaire, hôtel d'entreprises
DENSIFICATION DES AIRES DE STATIONNEMENT POUR L'ACCUEIL DE PROGRAMMES COMPLÉMENTAIRES
logements, activités, télécentres
REQUALIFICATION DES AXES ROUTIERS DANS L'OBJECTIF D'UN PARTAGE MODAL DE LEUR EMPRISE
MUTUALISATION DE LA GESTION ALTERNATIVE DES EAUX PLUVIALES ENTRE LES PROGRAMMES EXISTANTS ET NOUVEAUX

LES CŒURS HISTORIQUES VERS DE NOUVELLES ATTRACTIVITÉS

514 communes, c'est autant de centralités historiques. 52 d'entre elles font partie de l'agglomération parisienne, 118 autres d'une unité urbaine petite ou moyenne. Pour les deux-tiers restants, le cœur historique est un héritage rural qui a peu bougé : l'église, la place-marché, la mairie-école, datant le plus souvent de la IIIe République. Or, cet héritage n'est plus toujours adapté aux besoins des habitants. Le réflexe de « patrimonialisation » fait courir le danger de transformer les villages en simples décors, tandis que les activités de leur population, le commerce, l'emploi continueront à se porter ailleurs. L'enjeu est de réveiller la centralité des cœurs de villages et de bourgs, de lui redonner des fonctions nouvelles et attractive et d'inventer les formes contemporaines de ces petits centres, y compris en les libérant du poids de la vétusté.

BONNE PRATIQUE

Ville de Meaux (77)
Reconversion de l'ancienne maison d'arrêt en équipement culturel

Suite aux différentes réunions publiques, le choix de conserver le site de l'ancienne prison a été acté. La reconversion de ce site en pôle culturel a été identifiée comme un enjeu central dans la redynamisation et l'attractivité du centre-ville. En effet, sa localisation privilégiée (place Henri IV) et la réserve foncière qu'il représente en font un secteur particulièrement stratégique. À ces enjeux, s'ajoute également le maintient, en cœur d'agglomération, d'un patrimoine historique reconnu. Le projet est porté par la Communauté d'agglomération du pays de Meaux.

Interpeller

CONSTATS, ENJEUX, ANTICIPATIONS

> Des cœurs de villages et de bourgs de moins en moins habités.

> Des commerces et des équipements publics qui préfèrent se localiser en dehors des centres.

> Un bâti hérité très difficile à faire muter (morcellement, indivisions, patrimonialisation, etc.).

> Des usages automobiles pas toujours adaptés aux zones centrales.

> Un risque global de « renversement » de la centralité des villages au profit des lotissements qui les entourent.

> Une difficulté collective à imaginer le village du 21e siècle, autrement que comme une copie du passé.

> Et cependant une envie d'une partie de la société urbaine en faveur du principe du village, son habitat individuel groupé, ses ambiances, ses courtes distances, ses espaces publics.

Proposer

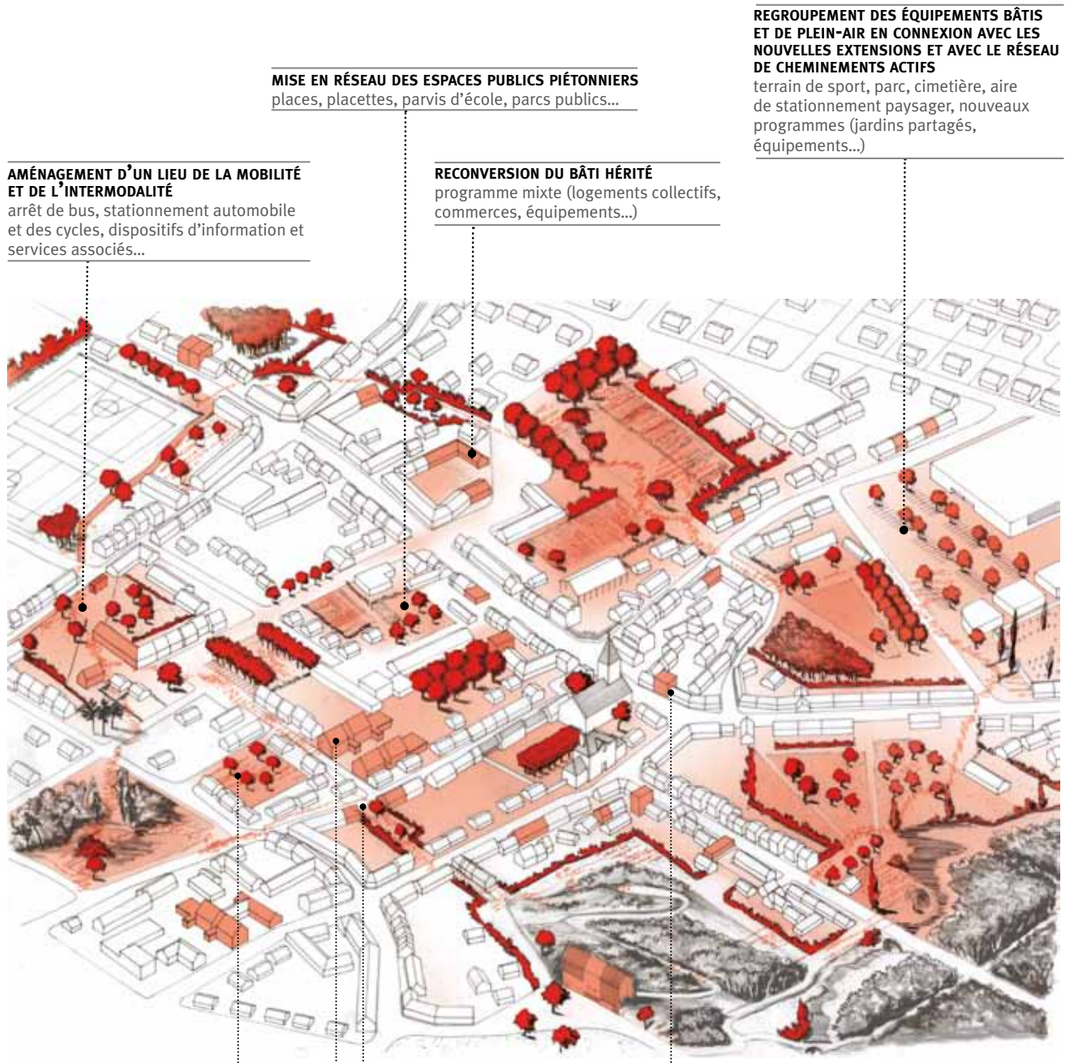
OBJECTIFS, NOUVEAUX PRINCIPES, INNOVATIONS

> **Densifier les cœurs historiques, tout en leur redonnant des qualités paysagères, retrouver un équilibre entre le minéral et le végétal,** pour répondre aux aspirations « campagnardes » des nouveaux habitants.

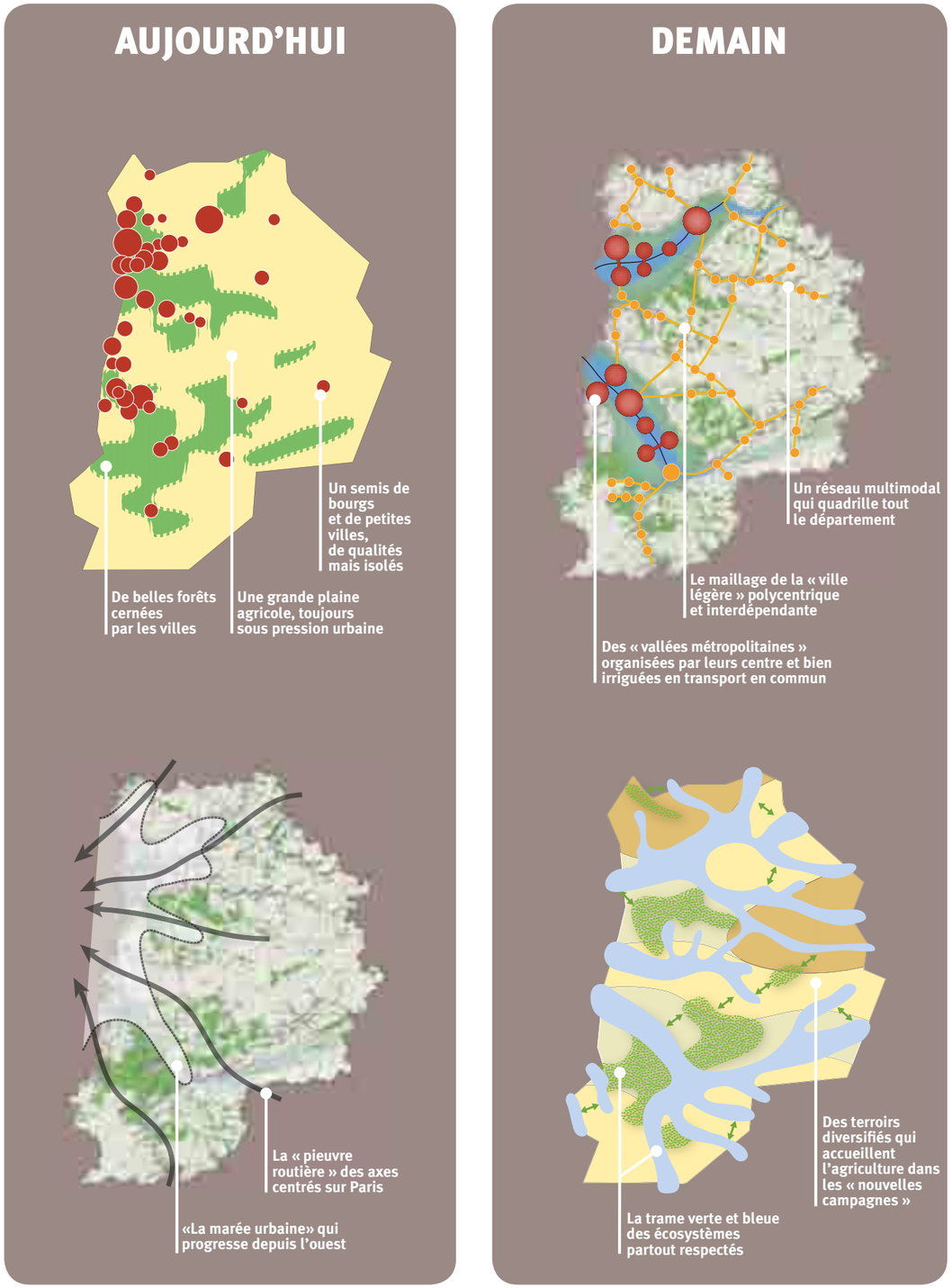
> **Initier la difficile mutation des bâtis anciens en s'appuyant sur l'initiative publique :** équipements publics (écoles, collèges, équipements sportifs, festifs et culturels) volontairement resitués en cœur de bourgs, logements aidés dans les villages, petits collectifs, stationnements paysagers, haltes multimodales…

> **Étendre et connecter la centralité** en reliant le cœur ancien aux pôles d'équipements et de commerces qui lui ont tourné le dos, à condition qu'ils restent accessibles à pied.

> **Accepter l'audace de l'architecture contemporaine** (bâtiments publics et initiatives privées), de la même façon que les générations précédentes ont exprimé la leur, pour transmettre un patrimoine vivant et non un musée.


REGROUPEMENT DES ÉQUIPEMENTS BÂTIS ET DE PLEIN-AIR EN CONNEXION AVEC LES NOUVELLES EXTENSIONS ET AVEC LE RÉSEAU DE CHEMINEMENTS ACTIFS
terrain de sport, parc, cimetière, aire de stationnement paysager, nouveaux programmes (jardins partagés, équipements…)
MISE EN RÉSEAU DES ESPACES PUBLICS PIÉTONNIERS
places, placettes, parvis d'école, parcs publics…
AMÉNAGEMENT D'UN LIEU DE LA MOBILITÉ ET DE L'INTERMODALITÉ
arrêt de bus, stationnement automobile et des cycles, dispositifs d'information et services associés…
RECONVERSION DU BÂTI HÉRITÉ
programme mixte (logements collectifs, commerces, équipements…)
STATIONNEMENT EN CŒUR D'ILÔT ET À PROXIMITÉ DU CENTRE
OUVERTURE DE CŒUR D'ILÔT
dédensification ponctuelle et aménagement de cheminements
RÉALISATION D'OPÉRATIONS PONCTUELLES EN FONCTION DES OPPORTUNITÉS FONCIÈRES
insertion d'architecture contemporaine
PROMOTION DE FORMES RENOUVELÉES D'HABITAT RÉPONDANT AUX MODES DE VIE CONTEMPORAINS
logements individuels groupés ou petit collectif intégrant des espaces mutualisés (stationnement, laverie…)

Bandeau : Provins - Vue vers l'ouest sur Provins depuis le clocher de la tour médiévale, ©Cg 77 / photo : Marianne Féraille, avril 2006
Bonne pratique : place Henri IV de Meaux, reconversion de l'ancienne maison d'arrêt - ©Communauté d'agglomération du Pays de Meaux / Atelier Novembre (architecte mandataire)


AUJOURD'HUI
Un semis de bourgs et de petites villes, de qualités mais isolés
De belles forêts cernées par les villes
Une grande plaine agricole, toujours sous pression urbaine
La « pieuvre routière » des axes centrés sur Paris
«La marée urbaine» qui progresse depuis l'ouest
DEMAIN
Un réseau multimodal qui quadrille tout le département
Le maillage de la « ville légère » polycentrique et interdépendante
Des « vallées métropolitaines » organisées par leurs centre et bien irriguées en transport en commun
Des terroirs diversifiés qui accueillent l'agriculture dans les « nouvelles campagnes »
La trame verte et bleue des écosystèmes partout respectés

IMAGINER

LES VILLAGES, BOURGS ET VILLES DU 21e SIÈCLE

Durant les trente dernières années, la Seine-et-Marne est le département français qui a connu la plus forte croissance en population, devant la Haute-Garonne avec Toulouse, l'Hérault avec Montpellier, la Gironde avec Bordeaux. Qui l'aurait imaginé hier ? Que sera la Seine-et-Marne demain en 2040 ? Il est du devoir de l'action publique et collective de répondre à cette question. Imaginer l'avenir n'est jamais facile, mais reste une nécessité. Une seule certitude pour la guider : la Seine-et-Marne ne peut pas se payer le luxe de la routine, de faire « comme avant ».

Dans trente ans, les campagnes de Seine-et-Marne seront encore des campagnes, à condition que le modèle d'aménagement ait été renouvelé de façon à opposer à une urbanisation galopante, des qualités, des fonctions et des formes à la fois spécifiques, robustes et cruciales pour les territoires dans leur ensemble. Elles seront de « nouvelles campagnes » si on sait les rendre à la fois précieuses pour les villes et inaliénables en tant qu'espaces agro-environnementaux.

Dans trente ans, les vallées métropolitaines de l'ouest du département seront mieux intégrées au fonctionnement quotidien de la grande métropole, à condition d'avoir continué à inventer leur propre modèle d'urbanité, leurs propres centralités, leur propre équilibre social et économique. Les villes nouvelles auront perdu leur épithète et écrit une histoire. L'expression « grande couronne » sera dépassée. Ici, la Seine-et-Marne assumera sa maturité métropolitaine et les défis collectifs du milieu du siècle.

Dans trente ans, l'espace des franges urbaines, actuellement sous pression, sera peut-être devenu la « ville légère », à condition que ses acteurs aient inventé des réponses originales aux grands dilemmes que sont actuellement les oppositions entre compacité urbaine et confort spatial résidentiel, entre développement économique et préservation environnementale, entre spécialisation des fonctions et mixité des usages, etc. Une autre ville, une ville territoire, une transition entre l'est et l'ouest d'un département qui dans trente ans aura gardé – souhaitons-le – toute sa diversité.

Fiches pratiques
n° 16 - 17 - 18

16

LES NOUVELLES CAMPAGNES

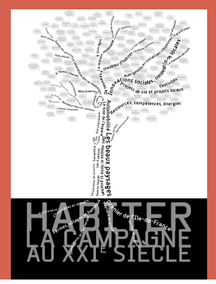
Les « nouvelles campagnes », c'est la majeure partie du département, avec le plateau Briard, les plateaux et les plaines du grand Provinois à l'est, du Multien et de l'Orxois au nord, du Gâtinais, la vallée de la Bassée et les franges du Sénonais au sud, où la densité d'habitants est souvent inférieure de moitié à la moyenne nationale. Pourquoi « nouvelles campagnes » ? Parce que l'enjeu est de ré-énoncer leur avenir, à l'articulation de l'aire métropolitaine et des départements périphériques du Bassin parisien.

BONNE PRATIQUE

CAUE du Loire-et-Cher (41)
Réflexion sur les modes d'habiter la campagne au 21e siècle

« Habiter la campagne au 21e siècle » est une recherche-action pilotée par le CAUE en accompagnement des Pays du Vendômois et du Pays Beauce Val-de-Loire, dans le cadre de leur programme LEADER commun. Elle est destinée à renouveler la réflexion et les idées concernant les raisons et les façons d'habiter la campagne aujourd'hui et demain.

Adresse du site : http://habiter-la-campagne-au-21e-siecle.fr/

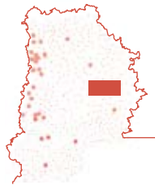


« Nouvelles campagnes », cela signifie trois principes-guides, qui sont autant d'enjeux pour demain :

Ces territoires demeurent de grandes terres agricoles : parmi les plus riches de France et d'Europe. La base du projet d'aménagement sera ancrée dans l'espace agricole et forestier. Mais l'agriculture suit la mondialisation dans laquelle elle s'insère. Demeurer et changer : c'est toute la problématique de cet espace de production alimentaire qui doit s'adapter au changement climatique et adopter de nouvelles pratiques respectueuses de l'environnement.

Ces territoires sont en Île-de-France, les portes d'entrée de la métropole francilienne qui en a besoin pour s'identifier, maintenir sa cohérence, s'appuyer sur des limites. Mais dans une société de mobilité, ces mêmes territoires ont besoin, eux aussi, de liens pour ne pas se marginaliser : l'équipement, les réseaux et les services numériques de télécommunication leur seront de plus en plus indispensables.

Ces territoires de bourgs et de villages sont et seront de plus en plus des territoires d'accueil. La quasi-totalité des communes de ces campagnes seine-et-marnaises sont en croissance démographique depuis une génération déjà. Devant elles, à nouveau, le développement d'une communauté locale, de ses formes et fonctions contemporaines.



Perspectives et prospectives :

Vers de nouveaux projets agricoles, de biens et services écologiques, sur des niches de marché : diversifiant une part de la SAU (S) et du produit agricole total et représentant autant de projets de vie pour des ménages et d'aménagement des territoires par des espaces productifs.

Vers des sociétés en réseau numérique : en appui sur les services de la ville la plus proche (Nemours, Provins, La Ferté-sous-Jouarre, la Ferté-Gaucher, etc.), mais ouvertes sur le monde grâce au « à distance » et à ses communautés thématiques.

Vers de nouvelles communautés locales, réunies par un même idéal d'habiter et de travailler à la campagne, d'y proposer en même temps que d'y trouver des services, de produire des solutions individuelles et collectives nouvelles aux défis contemporains (nouvelle architecture, énergies renouvelables, mobilité partagée, alimentation de proximité, travail à distance...).

Et si demain en Seine-et-Marne ?

20 % de l'approvisionnement des restaurants collectifs du département avaient recours à des produits locaux et de qualité

25% des actifs télé-travaillaient une partie de leur semaine

20% de la production d'énergie étaient produits à partir de sources renouvelables ou de récupération

Bandeau : Carte des paysages urbains - Limoges-Fourches / Lissy, ©Cg 77 & DRIEE IDF, Juin 2011
Bonne pratique : « Habiter la campagne au 21e siècle », conception et réalisation : coopérative ACADIE, graphisme : Cendrine Bonami-Redler, ©CAUE 41

LES FRANGES D'AGGLOMÉRATION, LA VILLE « LÉGÈRE »

Les franges d'agglomération, la ville « légère », sont des ensembles de communes urbaines de 2 000 à 20 000 habitants qui dessinent des archipels polycentriques de quelques dizaines de kilomètres, en limite de l'urbanisation compacte, le long et aux abords des axes du Transilien, du RER E ou des grandes routes de la Seine-et-Marne. Une de ces grappes court d'Ozoir-la-Ferrière à Rozay-en-Brie, avec 55 000 habitants. Une autre de Brie-Comte-Robert à Nangis avec 43 000 habitants. D'autres encore dans la vallée de la Seine en amont de Melun et de Fontainebleau jusqu'à Montereau-Fault-Yonne, dans la vallée du Loing jusqu'à Nemours, ou dans celle du Grand Morin jusqu'à Coulommiers, ou encore au nord au-delà de Roissy, le long de la N2.

BONNE PRATIQUE

Équipe LIN, architectes urbanistes
Réflexion sur la « ville légère »

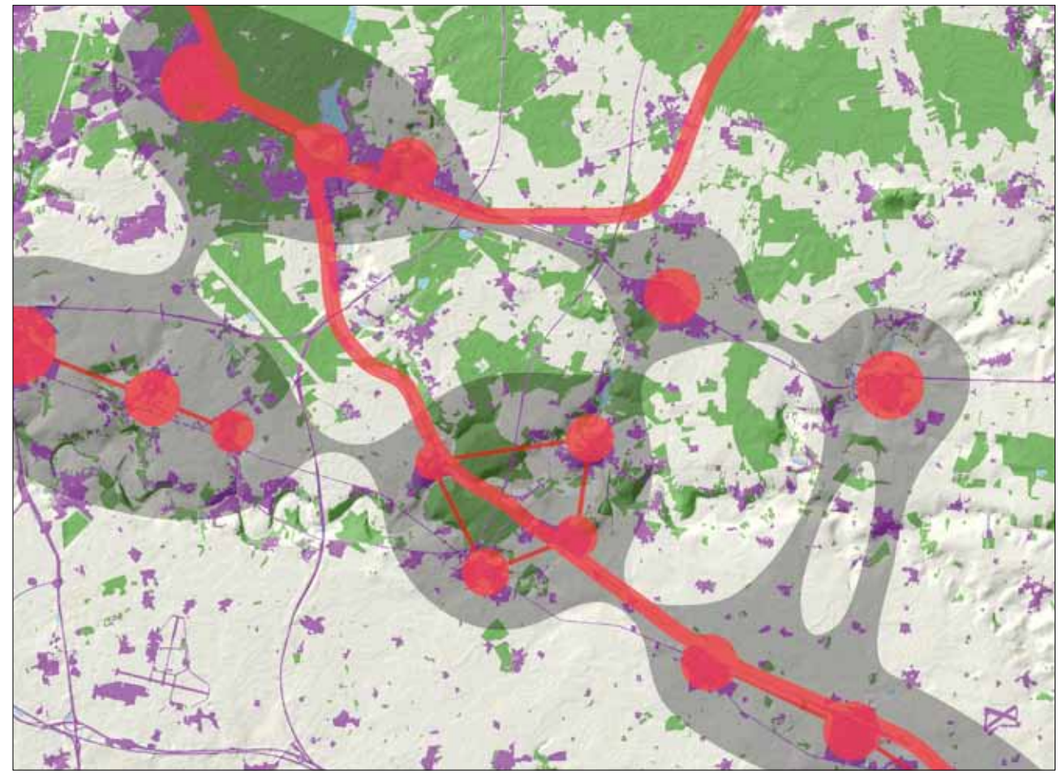
Dans le cadre de la consultation internationale de recherche et de développement sur *le grand pari de l'agglomération parisienne - La métropole du 21e siècle de l'après Kyoto*, l'équipe d'architectes et d'urbanistes LIN a étudié l'évolution des formes urbaines. Ils développent l'idée que les tissus peu denses se transforment en une sorte de « ville légère » ou « ville distendue », flexible, de faible densité et très paysagère. Dans cette « ville légère », s'y trouvent des logements, des entreprises de taille moyenne, des écoles et lieux de recherche, de l'agriculture urbaine ainsi qu'un réseau léger mais continu de services, de commerces et de micro-mobilité.

Franges urbaines ou ville « légère », cela signifie trois principes-guides, qui sont autant d'enjeux pour demain :

Ces territoires sont des jardins en même temps que des (petites) villes : les « cités-jardins » d'aujourd'hui. Le jardin qu'ils constituent n'est pas qu'un paysage, c'est aussi un écosystème (L) vivant, avec ses besoins et ses cycles. Mais la juxtaposition des jardins de chaque habitation ne fait pas la ville-jardin : la ville « légère » requiert un « naturbanisme » pour concevoir la dimension collective et les qualités de ce jardin urbain.

Ces territoires sont des réseaux locaux de mobilité à diverses échelles : les pôles d'emplois et de services se complètent selon leur taille, à partir de systèmes de mobilité où l'usage de la voiture domine largement, mais où le recours à d'autres modes de transport progresse peu à peu. C'est la condition nécessaire pour rendre accessible le bourg voisin (proche), le pôle d'emploi (lointain) et le collège (entre les deux).

Ces territoires d'urbanisation récente ont perdu leur dimension de proximité, malgré leur poids démographique modeste, à cause de la dépendance automobile et de la spécialisation des quartiers qui les composent. Rien n'y est vraiment loin, mais rien n'y est vraiment proche. La ville « légère » doit pouvoir être aussi une ville pédestre pour ceux qui la vivent, malgré sa faible densité.



Perspectives et prospectives :

Vers un « naturbanisme » : conception intégrée de la trame bâtie et de la trame non bâtie, répondant aux objectifs de développement urbain en même temps qu'aux objectifs de gestion environnementale (économie des ressources, respect des cycles écosystémiques, circuits locaux d'énergie renouvelable, recyclages et réversibilité, soin du grand paysage).

Vers des réseaux maillés intercommunaux : réseaux verts, réseaux de mobilité active, réseaux des haltes multimodales, réseaux d'énergies renouvelables, réseau d'agri-services, qui feront demain la trame générale de la ville légère multicommunale.

Vers des quartiers aux fonctions multiples, déspécialisés, pour retrouver de la proximité pédestre dans des espaces de la vie quotidienne répondant à des usages variés et des besoins divers.

Et si demain en Seine-et-Marne ?

50 % des espaces naturels étaient labellisés pour leurs qualités écosystémiques

70% des actifs travaillaient dans le département

40% des logements étaient des logements énergétiquement passifs ou positifs

Bandeau : Carte des paysages urbains – Gretz-Armainvilliers / Tournan-en-Brie, ©Cg 77 & DRIEE IDF, Juin 2011
Bonne pratique : Le système de micro-mobilité individuelle et semi-collective relie la « ville légère » à des couloirs de mobilité à grande échelle qui découpent aujourd'hui le paysage, ©LIN architectes urbanistes

18

LES VALLÉES MÉTROPOLITAINES

Les « vallées métropolitaines » sont les territoires de la Seine-et-Marne qui sont d'ores et déjà intégrés morphologiquement et fonctionnellement dans la zone dense de l'agglomération parisienne, ou qui sont en voie de l'être, en quasi continuité avec elle. Il s'agit de la vallée de la Marne, bientôt jusqu'à Meaux, de la vallée de la Seine (axe N6), bientôt jusqu'à Melun et des communes situées à l'intérieur de la Francilienne.

BONNE PRATIQUE

EPA Marne (77)
Un futur nœud d'interconnexion de dimension régionale

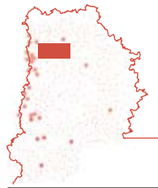
Le projet urbain de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, conduit par l'établissement public d'aménagement (EPA Marne), s'articule autour des questions d'infrastructures et de transport tout en s'appuyant sur les espaces naturels, très présents sur la cité Descartes. Dans ce nouveau quartier à l'ambition « zéro carbone », l'EPA a chargé les Ateliers Lion Associés - architectes, urbanistes et paysagistes - de réfléchir à une suite de centralités et de « repères urbains » comme la gare multimodale de Noisy-Champs du Grand Paris Express. Une infrastructure qui constituera l'un des principaux nœuds d'interconnexion de la région.

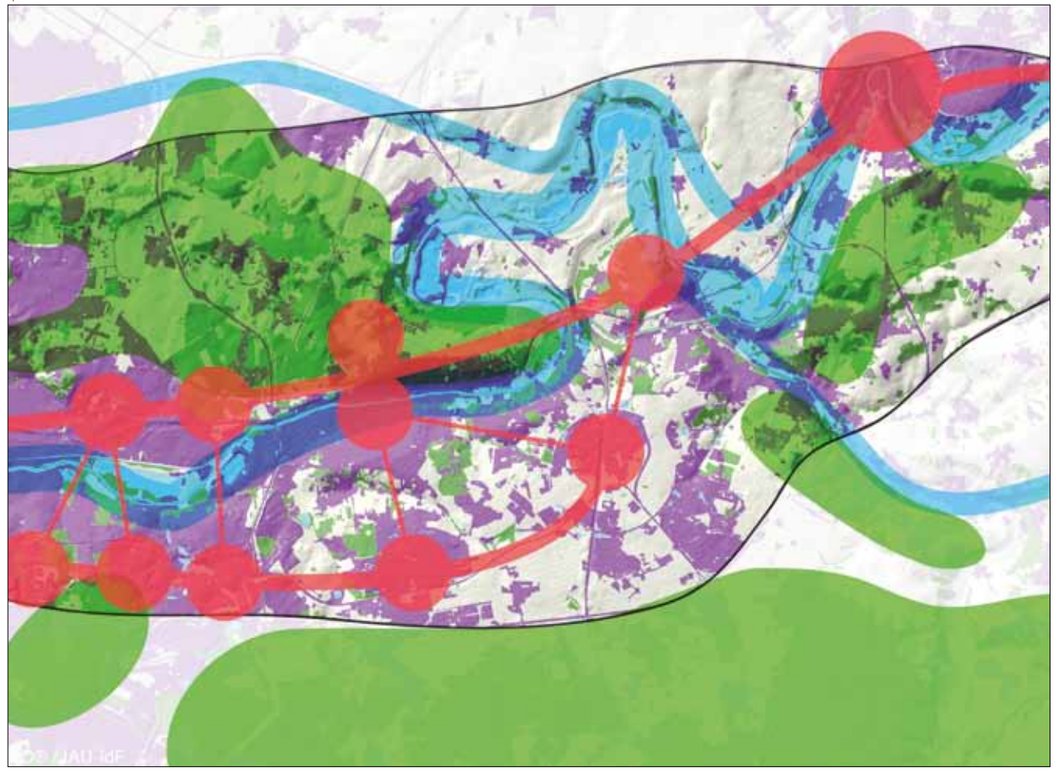
« Vallées métropolitaines », cela signifie trois principes-guides, qui sont autant d'enjeux pour demain :

Ces territoires auront les qualités de leur vallée, et devront les conserver, les maintenir lisibles et vivantes, pour ne pas sombrer dans l'ennoiement urbain : un axe naturel structurant, des coteaux valorisant, des forêts proches qui forment un appui à grande échelle. Leur géographie peut guider leur conception d'ensemble, certes dense et linéaire, mais cependant spécifique.

Ces territoires seront de plus en plus intensément connectés aux systèmes de mobilité de la métropole et demain davantage encore avec les projets de TZen 2 (2020) entre Sénart et Melun, de prolongement de la ligne 11 du métro (2025) et de création des lignes 15 (2020), 16 (2023) et 17 (2027-2030).

Ces territoires sont appelés à passer du statut de grande couronne à celui de pôles de la métropole à grande échelle, à condition que s'y affirment, outre leurs fonctions économiques actuelles, les attributs de l'urbanité et de la citadinité : des espaces publics de qualité, attractifs et vivants ; des équipements culturels, des lieux de formation et de ressources pour l'économie de la connaissance qui dominera demain.





Perspectives et prospectives :

Deux villes nouvelles encore en essor et riches de projets, avec notamment le Cluster Ville Durable, le Cluster Tourisme et 11 éco-quartiers pour Marne-la-Vallée (objectif : 355 000 habitants en 2030) ; et notamment l'Écopôle, la gare d'interconnexion LGV de Lieusaint, le TZen 2, la poursuite du Carré Sénart pour Sénart (objectif : 130 000 habitants en 2030).

Deux villes historiques en mutation (Meaux et Melun) qui vont être appelées à passer du statut de villes moyennes du bassin parisien à celui de pôles structurants de l'aire métropolitaine, moyennant des politiques de fortes offres de centralité (culture, formation, urbanité).

Des territoires interstitiels le long des grands axes de circulation, entre simple colmatage et stratégie de spécification locale : la banalisation les guette, mais la seule alternative pour eux est de lui opposer des projets propres aux lieux, à leurs ressources spécifiques, à leur position dans le système métropolitain, sans prétendre y échapper.

Et si demain en Seine-et-Marne ?

Le **1er** pôle de recherche et développement de la ville et de la mobilité durable en France était implanté au sein de la cité Descartes

Les **2/3** de la croissance de la population se concentraient dans les vallées métropolitaines contre la moitié actuellement

50 % du total des déplacements quotidiens étaient alloués à la voiture contre 60 % actuellement

Bandeau : Carte des paysages urbains – Vallée de la Marne entre Chelles et Lagny-sur-Marne, ©Cg 77 & DRIEE IDF, Juin 2011
Bonne pratique : Parvis de la future gare du Grand Paris Express de Noisy-Champs à la Cité Descartes, ©EPA Marne / Ateliers Lion Associés

RÉUSSIR AUJOURD'HUI

L'(A)MÉNAGEMENT DE LA SEINE-ET-MARNE PARTOUT ET À TOUTES SES ÉCHELLES

Dix-huit cas pratiques, soit autant de messages, d'interpellations et de groupes de propositions : on voit se dessiner à travers eux une unité de principes et conceptions de l'aménagement qui commencent à fonder un référentiel pour la Seine-et-Marne. Comme toute fondation, ce n'est qu'un point de départ, tout reste à construire. Construire avec les territoires d'abord, en fonction de nombreuses autres situations concrètes, défis et stratégies qui sont les leurs. Construire à l'appui de tous les champs de politiques publiques ensuite, car ce nouveau référentiel ne doit pas en cacher d'autres, déjà formulés, mais bien les articuler pour réussir dans la pratique.

UN RÉFÉRENTIEL POUR DE NOUVEAUX PRINCIPES ET CONCEPTIONS D'AMÉNAGEMENT.

Le parti pris de la nature, celui de la mobilité et celui de la proximité, ont guidé ce premier travail de fondation. S'en dégagent des principes transversaux qu'on se propose d'affirmer et d'affermir, afin de bâtir ensemble.

De la reproduction à l'audace. La Seine-et-Marne n'est pas seulement un grand territoire tranquille. Elle est le département français de la plus forte croissance démographique durant les trente dernières années. Cette dynamique la met sous une pression certaine, qui peut souvent faire préférer la reproduction des solutions toutes prêtes et la routine, plutôt que la conception de nouvelles solutions et l'imagination. La pression est mauvaise conseillère. Elle prive de trois audaces. La première audace consiste à prendre le temps : le temps de la pensée avant l'action, le temps de la conception débattue avant la mise en œuvre, le temps de l'étude avant la solution clé en main. La deuxième audace consiste à réinterroger les habitudes et les modèles, qu'on justifie trop rapidement par la demande : ne pas subir la demande, mais initier une commande dans une logique d'offre innovante. La troisième audace consiste à assumer l'innovation contemporaine qui s'en suit, quitte à surprendre certains des contemporains et à bousculer d'anciennes conventions. C'est le premier nouveau principe de l'aménagement des territoires en Seine-et-Marne porté par ce référentiel : s'éloigner des routines et faire partout place à l'audace.

De l'extensif à l'intensif. La Seine-et-Marne n'est pas inépuisable. Elle souffre de l'image de « Far East » francilien qui lui est trop facilement accolée. Qu'il s'agisse de développements résidentiels ou économiques, d'infrastructures ou d'équipements nouveaux, tout continue à se passer comme si l'offre foncière était inépuisable. Mais ce n'est évidemment pas le cas même si les horizons sont vastes. L'extension n'est pas durable, même si elle est facile. Tandis que l'intensification pose à la conception de l'aménagement des problèmes bien plus stimulants et que c'est à travers leur résolution que se forgent les innovations. Il n'y a pas d'innovation sans contrainte. Le deuxième nouveau principe d'aménagement des territoires en Seine-et-Marne porté par ce référentiel est de ré-énoncer collectivement ce système de contraintes admises par tous, à partir desquelles s'inventera une nouvelle Seine-et-Marne, plus intensive et moins extensive.

De la spécialisation à l'augmentation. La Seine-et-Marne n'est pas monofonctionnelle. Elle ne se résumera pas à des vocations dominatrices qui la spécialiseraient (les céréales, les lotissements, les entrepôts). L'aménagement doit concourir à des ambitions de développement qui augmentent ses fonctionnalités, la diversité de ses rôles dans la région métropolitaine, la variété de ses ressources actives. C'est pourquoi de nombreuses propositions ici rassemblées visent à mélanger les fonctions et les aménagements au sein d'un même espace, en particulier les deux grandes familles de fonctions (préservation et développement), donc à combiner ce qu'on s'est longtemps évertué à séparer, à opposer, à spécialiser, en particulier par le zonage. C'est cette combinaison d'aménagements qui augmente les capacités du territoire. C'est le troisième nouveau principe de l'aménagement des territoires en Seine-et-Marne, porté par le présent référentiel.

UN RÉFÉRENTIEL POUR TOUS LES TERRITOIRES, À TRAVERS TOUTES LES POLITIQUES PUBLIQUES.

Construire et partager un référentiel, c'est travailler inlassablement à sa mise en débat, son enrichissement, son expérimentation et son amélioration, avec les acteurs qu'il concerne. C'est pourquoi ce qui a été proposé ici n'est pas LE référentiel de l'aménagement des territoires en Seine-et-Marne, point d'arrivée d'une conception experte, mais UN référentiel, point de départ du travail de convergence.

Pour sa part, le Département, qui n'a pas la compétence de l'aménagement du territoire, poursuit ici deux grands objectifs :

Animer et accompagner le travail d'élaboration collective, grâce à sa position intermédiaire entre les collectivités et acteurs locaux et la Région Île-de-France, collectivités compétentes en aménagement.

Veiller à la cohérence aménagiste de ses politiques et de leur territorialisation, en s'appliquant à soi-même les nouveaux principes et les orientations du référentiel.

Les communes, les intercommunalités, les syndicats mixtes chargés de l'élaboration des Scot, les établissements publics d'aménagement des villes nouvelles et du grand Roissy, les sociétés d'économie mixte, les associations et les agences publiques qui opèrent directement ou indirectement dans l'aménagement et la gestion des territoires, les services déconcentrés de l'État, les partenaires régionaux : la liste est longue de tous les acteurs légitimes pour concourir à la production permanente du référentiel. Un référentiel d'autant plus vivant qu'il restera un chantier ouvert, périodiquement revisité par des thèmes et des enjeux nouveaux, des apports et des expériences qui feront référence. Une approche dynamique qui ne devra pas faire oublier qu'(a)ménager c'est aussi prendre en compte la diversité des contextes et des territoires de la Seine-et-Marne et qui se devra de réfuter un modèle unique qui lui irait si mal.

C'est dans la démarche de projet que le référentiel territorial départemental trouvera sa traduction. Une méthode et une appropriation qui permettra de passer de la fiche pratique à la conception d'un projet, de la conception au débat, du débat à la délibération, de la délibération à la mise en œuvre et de traduire ainsi, dans les faits, les principes auxquels nous tenons collectivement.

COMMENT METTRE EN ŒUVRE LE RÉFÉRENTIEL

DANS LA DÉMARCHE DE PROJET ?

Et maintenant ? Comment passe-t-on de ces pages au terrain ? comment applique-t-on ces nouveaux principes et ces orientations dans l'aménagement ? C'est dans la démarche de projet que le référentiel territorial départemental, ses orientations et ses propositions, trouveront leur traduction.

1. Bien concerter tout au long du projet.
Du début à la fin de la démarche, on gagne à concevoir le projet de la façon la plus concertée possible : avec les usagers potentiels (habitants, actifs non résidents, entreprises locales, etc.) ; avec les investisseurs potentiels (privés et publics) ; avec les partenaires techniques incontournables (réseaux divers). Grâce au référentiel mis en partage, il s'agit de :

- Penser l'aménagement avec ses usagers. La concertation n'est pas qu'un devoir démocratique, c'est aussi un gage de réussite des aménagements. Aux côtés de la maîtrise d'ouvrage, qui décide, pilote et finance et de la maîtrise d'œuvre, qui conçoit et réalise, il s'agit d'entendre et d'impliquer la « maîtrise d'usages », c'est-à-dire l'expérience, le point de vue et les contributions aux innovations de celles et ceux (ménages et entreprises) pour lesquels l'aménagement est conçu en dernier ressort.

- Travailler avec les opérateurs. Qu'ils soient publics ou privés, les promoteurs, les constructeurs, les gestionnaires de services ont leurs propres objectifs. Ils ont aussi l'expérience de l'aménagement et de sa faisabilité économique. Partager avec eux le référentiel, des objectifs et des principes d'action est crucial, pour ne pas se trouver au final sur des impasses de réalisation.

2. Bien s'entourer pour concevoir le projet.
On ne conçoit pas et ne conduit pas le projet qu'avec du bon sens, il faut aussi du métier, celui de l'ingénierie publique (CAUE, services du Département, Safer, EPF, etc.), mais aussi celui de l'ingénierie privée (bureaux d'études, urbanistes, architectes, paysagistes…). Le référentiel permet à la maîtrise d'ouvrage de bien construire sa commande et d'en faire respecter les principes tout au long de la démarche. En appui sur le référentiel, le Département veut aider tous les territoires à accéder à l'ingénierie présente en Seine-et-Marne.

3. Bien renseigner le projet dans son contexte global.
On ne part jamais de rien, la page n'est jamais blanche quand on engage un projet. De nombreux documents règlementaires ou d'orientations sont indispensables pour assurer la pertinence du projet, comme les documents cadres nationaux, les documents cadres régionaux (Sdrif, SRCE, etc.), les documents cadres départementaux (schémas sectoriels divers) et les documents cadres locaux (Scot, Charte de PNR, PPEANP, etc.). Le référentiel aide à identifier tous les enjeux du projet, à se poser les bonnes questions de départ, pour s'appuyer sur les bases utiles déjà forgées dans d'autres cadres.

4. Bien outiller le projet le moment venu.
Les acteurs publics locaux ne manquent pas d'outils et de procédures techniques pour agir. À commencer par le permis de construire, le permis d'aménagement et les outils d'intervention locale (DUP, DPU, etc.), dès lors qu'ils s'appuient sur des documents locaux d'urbanisme (PLU, Zac ou Scot) porteurs de sens et d'orientations. S'y ajoutent les outils de programmation (PLH, AVAP, ENS, etc.) et les outils de financement (taxes d'aménagement, Fisac, OPAH, etc.) Mais avant de se saisir des outils et des procédures, il faut se donner les moyens de leur bon usage, par les réflexes de bon sens qui précèdent. Le référentiel permet de mettre les outils au service du projet et non l'inverse.

LES 4 PILIERS DE LA DÉMARCHE DE PROJET

BIEN SE RENSEIGNER

On ne part jamais de rien

- AVEC DES DOCUMENTS CADRES NATIONAUX, COMME LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT
- AVEC DES DOCUMENTS CADRES RÉGIONAUX : Sdrif, SRCE, ETC.
- AVEC DES DOCUMENTS CADRES DÉPARTEMENTAUX : SCHÉMAS SECTORIELS, ATLAS.
- AVEC DES DOCUMENTS CADRES LOCAUX : Scot, CHARTE DE PNR, ETC.

UN RÉFÉRENTIEL POUR IDENTIFIER TOUS LES ENJEUX DU PROJET ET SE POSER LES BONNES QUESTIONS DE DÉPART

BIEN S'ENTOURER

On ne conçoit pas et ne conduit pas le projet qu'avec du bon sens, il faut aussi du métier

- AVEC L'INGÉNIERIE PUBLIQUE : CAUE, SERVICES DU DÉPARTEMENT, Safer, EPF, ETC.
- AVEC L'INGÉNIERIE PRIVÉE (BUREAUX D'ÉTUDES, URBANISTES, ARCHITECTES, PAYSAGISTES).

UN RÉFÉRENTIEL POUR CONSTRUIRE LA COMMANDE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE ET LA FAIRE RESPECTER

BIEN S'OUTILLER

On ne manque pas d'outils et de procédures pour agir

- AVEC LES OUTILS RÉGLEMENTAIRES ET NORMATIFS : PLU, DUP, DPU, ETC.
- AVEC LES OUTILS DE PROGRAMMATION ET D'INTERVENTION : PLH, AVAP, ENS, ETC.
- AVEC LES OUTILS DE FINANCEMENT : TAXES D'AMÉNAGEMENT, Fisac, OPAH, ETC.

UN RÉFÉRENTIEL POUR METTRE LES OUTILS AU SERVICE DU PROJET ET NON L'INVERSE

BIEN SE CONCERTER

On gagne à concevoir le projet de la façon la plus concertée possible, du début à la fin

- AVEC LES USAGERS POTENTIELS : HABITANTS, ACTIFS NON RÉSIDENTS, ENTREPRISES LOCALES, ASSOCIATIONS, ETC.
- AVEC LES INVESTISSEURS POTENTIELS (PRIVÉS ET PUBLICS).
- AVEC LES PARTENAIRES TECHNIQUES OBLIGATOIRES (RÉSEAUX DIVERS).

UN RÉFÉRENTIEL POUR ORGANISER LA CONCERTATION ET LES PARTENARIATS

LEXIQUE

AGROFORESTERIE : ensemble des pratiques agricoles qui intègrent l'arbre dans un environnement de production et s'inspirent, en termes agronomiques, du modèle de la forêt.

AMÉNITÉ : on parle d'aménités pour décrire l'ensemble des éléments qui créent l'attractivité d'un territoire : des infrastructures aux dynamiques sociales, politiques, environnementales et économiques.
Source : www.irstea.fr

BASSIN À MACROPHYTES : technique naturelle de filtrage et d'assainissement des eaux domestiques qui utilise des plantes flottantes capables de se nourrir des bactéries et qui sont ensuite périodiquement récoltées.

DÉMARCHES AGRI-URBAINES : projets portés par un territoire communal ou intercommunal consistant à maintenir et développer les activités agricoles dans un environnement urbain en mettant l'accent sur les réciprocités possibles entre la logique agricole et la logique urbaine.

ÉCOSYSTÈME : ensemble des interdépendances entre le monde vivant (la biocénose) et un espace de vie avec ses caractéristiques physiques et chimiques, ses cycles naturels et ses ressources (le biotope). L'approche écosystémique d'un territoire consiste à prendre en compte toutes ces interdépendances et parmi elles celles qui relèvent de la présence et de l'action humaine.

MERLON : levée de terre ou de matériaux inertes utilisée notamment en Seine-et-Marne comme protecteur phonique et visuel le long des grandes infrastructures de circulation.

MÉTABOLISME TERRITORIAL : manière dont le territoire consomme, transforme et rejette énergie, ressources et matières, en une série de cycles locaux ou globaux, équilibrés ou non.

MÉTROPOLISATION : phénomène urbain contemporain de concentration des capacités fonctionnelles et économiques (services, emplois) en même temps que de dispersion des habitants autour des concentrations urbaines.
La métropolisation concerne aussi bien les villes que les campagnes.

PARKING-SILO : ou parc de « stationnement en élévation » est un parking construit comme un bâtiment, évitant ainsi de lourd travaux de creusement.

PÉRIURBANISATION : phénomène universel, très largement lié à la généralisation de l'automobile, de report des densités urbaines sur les périphéries des centralités, grandes et petites, en profondeur dans les campagnes. À ne pas confondre avec l'étalement urbain, qui est une des formes de la périurbanisation mais pas la seule possible.

PRÉVERDISSEMENT : ou « planter pour bâtir demain » : gestion et valorisation de terrains destinés à être aménagés afin de préparer le paysage urbain futur et de redonner une valeur aux sites qui n'en ont plus (friches). Le préverdissement consiste à installer le projet paysager avant que ne soient engagées les constructions ; il comprend la plantation d'arbres et arbustes pour un coût compatible avec l'équilibre financier de la gestion foncière. Source : le préverdissement, Collection Mission du paysage.

RIPISYLVE : ensemble des formations boisées, buissonnantes et herbacées présentes sur les rives d'un cours d'eau ou dans son lit majeur.

TRAME VERTE ET TRAME BLEUE : la Trame verte et bleue est une mesure qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et la restauration des continuités écologiques. C'est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter et de se reproduire.
Source : www.developpement-durable.gouv.fr

URBANISME NÉGOCIÉ : politique publique qui vise à obtenir des résultats d'intérêt collectif dans l'accompagnement des actes d'urbanisme privés, donc sans passer par la maîtrise foncière, mais uniquement par des interventions réglementaires et compensatrices.

VILLAGE RENVERSÉ : phénomène fréquent qui voit les fonctions et les habitants quitter le tissu ancien du village au profit de sa périphérie directement connectée au nouveau réseau routier.

SIGLES

AVAP : Aires de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine
L'AVAP est une servitude d'utilité publique, basée sur un diagnostic du patrimoine bâti et paysager, annexée au PLU. L'objectif est d'aboutir à un périmètre de protection et de mise en valeur d'éléments remarquables identifiés sur un territoire délimité.
Les AVAP remplacent, depuis 2011, les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP).

CAUE : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement
Le CAUE a un rôle d'information, de sensibilisation et de formation. Il conseille les particuliers comme les collectivités sur leurs projets d'aménagements. C'est un partenaire incontournable du Conseil général à la fois sur les grands projets départementaux, comme en accompagnement du développement des territoires.

Cos : Coefficient d'occupation des sols
Le Cos correspond au rapport exprimant le nombre de mètres carrés constructibles en fonction de la surface de la parcelle. Il permet de connaitre la densité maximale des constructions sur un terrain déterminé. Il est fixé dans les documents d'urbanisme,

DPU : Droit de Préemption Urbain
Le DPU offre la possibilité à une collectivité locale, dans un périmètre prédéfini, de se substituer à l'acquéreur éventuel d'un bien immobilier mis en vente, pour réaliser une opération d'aménagement.
Source : www.outil2amenagement.certu.developpement-durable.gouv.fr

DUP : Déclaration d'utilité publique
La DUP est une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriants, pour cause d'utilité publique. Elle est obtenue à l'issue d'une enquête d'utilité publique.

ENS : Espace Naturel Sensible
Les ENS sont des sites qui disposent de richesses en termes de paysage ou en termes écologiques (faune, flore, géologie, etc.) qu'un Département décide de protéger en acquérant les parcelles, à l'amiable ou par voie de préemption.

EPF : Établissement Public Foncier
Un EPF est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Il négocie et mène des procédures permettant de constituer des réserves foncières en amont de la phase de réalisation de projet d'aménagement public. Il est ainsi au service des stratégies foncières menées par les collectivités territoriales et/ou l'État. Sources : http://www.adcf.org/; Wikipédia

Fisac : Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce
Le Fisac est un dispositif de financement des collectivités locales et des entreprises principalement destiné à préserver ou développer un tissu d'entreprises de proximité. Ses interventions, précisées par la loi de modernisation de l'économie de 2008, se font exclusivement en milieu rural, dans les zones montagneuses et dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.
Source : www.dgcis.gouv.fr ; www.apce.com

PLU : Plan Local d'Urbanisme
Le PLU est le document d'urbanisme communal permettant de fixer les règles d'occupation et/ou d'utilisation du sol par zone. Les différentes zones identifiées sur une carte disposent chacune d'un règlement d'urbanisation différent. C'est donc un document opérationnel et stratégique qui permet à la commune d'affirmer ses orientations en termes d'aménagement et d'urbanisme. Toutes les autorisations d'urbanisme (permis de bâtir, de démolir, ou d'aménager) sont basées sur le PLU.

OPAH : Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat
Les OPAH constituent un outil d'intervention publique liées à l'habitat privé. En partenariat avec l'Agence nationale de l'habitat (Anah) et d'éventuels co-financeurs, les collectivités locales proposent un financement majoré aux propriétaires (occupants ou bailleurs) qui entreprennent des travaux d'amélioration de leur logement. Source : www.lesopah.fr

PLH : Programme Local de l'Habitat
Le PLH est un document stratégique de programmation qui inclut l'ensemble de la politique locale de l'habitat : parc public et privé, gestion du parc existant et des constructions nouvelles, populations spécifiques. L'élaboration d'un PLH est obligatoire pour toutes les communautés de communes compétentes en matière d'habitat de plus de 30 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 10 000 habitants, les communautés d'agglomération et les communautés urbaines.
Source : http://www.collectivites-locales.gouv.fr/

PNR : Parcs Naturels Régionaux
Les PNR ont pour objectif de protéger le patrimoine naturel et culturel remarquable d'espaces ruraux de qualité mais fragiles. Leur mission est d'assurer un développement économique et social harmonieux de leurs territoires en s'appuyant sur le respect de l'environnement. Nés d'une volonté locale, les communes d'un PNR s'engagent à travers une Charte à 12 ans. Le classement en PNR est attribué par le Ministère en charge de l'Environnement.
Source : http://www.parcs-naturels-regionaux.fr

PPEANP : Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains
Un PPEANP, mis en place par le Département, permet de préserver et de mettre en valeur les espaces agricoles et naturels de milieux périurbains afin de protéger, sur le long terme, les activités qui s'y exercent.

Safer : Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural
Les Safer accompagnent l'ensemble des acteurs qui contribuent au développement équilibré des territoires ruraux et périurbains. Elles agissent sur le territoire rural en tant qu'opérateurs fonciers en achetant, vendant et procédant également à des échanges amiables.
Elles interviennent sur tout type de bien en zone rurale et périurbaine et dispose d'un droit de préemption sur les ventes de biens à vocation agricole.
Sources : www.safer.fr ; www.safer-rhone-alpes.com.

SAU : Surface Agricole Utile
La SAU est un instrument statistique (normalisé au niveau européen) qui permet de connaître la surface utilisée pour une production agricole, elle ne prend donc pas en compte les bois et forêts mais comptabilise les terrains mis en jachère.

Scot : Schéma de cohérence territoriale
Le Scot, établi à l'échelle d'une intercommunalité ou d'un bassin de vie, a pour objectif de coordonner les différentes politiques sectorielles (habitat, déplacement, politique commerciale, protection de l'environnement, etc.) de son territoire. C'est un document de planification stratégique et de programmation des territoires qui permet aux territoires de fixer les grandes orientations d'aménagement. Les PLU du territoire qu'il concerne doivent lui être compatibles.

Sdrif : Schéma directeur de la région Île-de-France
Le Sdrif est un outil d'urbanisme à l'échelle régionale. Sur le territoire de l'Île-de-France, il a vocation à encadrer « la croissance urbaine et démographique ainsi que l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international » de la région. Il est à noter que les Scot et les PLU d'Île-de-France doivent lui être compatibles.

SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique
Le SRCE est le document cadre à l'échelle régionale de mise en œuvre de la trame verte et bleue. Il n'est pas opposable aux tiers, toutefois, les collectivités doivent le « prendre en compte » au moment de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'urbanismes ou des projets d'infrastructures linéaires (routes, canaux, voies ferrées..).

Zac : Zone d'aménagement concertée
La Zac est une zone sur laquelle une personne publique, collectivité ou établissement public y ayant vocation, décide de réaliser ou de faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains.

Znieff : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
Les Znieff sont des outils de connaissance des territoires, il s'agit d'un inventaire scientifique permettant de reconnaître la richesse écologique, faunistique, floristique, géologique, minéralogique ou paléontologique d'une zone. Il existe deux types de Znieff, type I et type II, en fonction de leur taille et de leurs caractéristiques.

DOCUMENTS

D'ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DU CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE

PROJET DE TERRITOIRE

Depuis 40 ans, la Seine-et-Marne grandit et se transforme à un rythme accéléré. Mais ce développement ne doit pas se faire à n'importe quel prix. Le Projet départemental de Territoire se veut fédérateur des énergies autour de 5 grands chantiers structurant l'action du Département :
1/ Accessibilité et qualité des services pour tous - 2/ Mobilités, l'invention de la diversité
- 3/ La Seine-et-Marne, destination choisie - 4/ La Seine-et-Marne, territoire leader de l'éco-construction - 5/ Un nouveau modèle d'aménagement, propre à la Seine-et-Marne (réinventer le rapport entre ville et nature).

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ILE DE FRANCE

AVIS DU DEPARTEMENT

Le Sdrif définit à l'horizon 2030 les principales orientations d'aménagement régionales dans un objectif de développement durable. Le 1er mars 2013, l'Assemblée départementale s'est prononcée sur des éléments stratégiques et techniques à intégrer dans le Sdrif comme le ratio emplois/logements ou l'impact du Grand Paris Express sur la Seine-et-Marne. Il a été approuvé par l'État le 27 décembre 2013

AGENDA 21

L'engagement du Conseil général dans une démarche de développement durable s'est formalisé en 2007.
Le troisième volet d'actions Agenda 21 est en cours d'élaboration. Il sera soumis à l'Assemblée départementale début 2014. Ce document présentera les priorités et objectifs de la stratégie départementale de développement durable pour la période 2014-2021.

ATLAS DES PAYSAGES DE SEINE-ET-MARNE

Publié en décembre 2007, c'est un outil de connaissance, de mémoire et de projet. L'Atlas restitue de manière synthétique et harmonisée les connaissances acquises sur les paysages du département : leurs fondements, leur organisation (le découpage), leurs caractères et identités pour chaque unité élémentaire.
Pour chaque entité, un paragraphe dédié alerte sur les fragilités, cible les vigilances à avoir et propose quelques pistes d'actions et de réflexions.

PLAN CLIMAT ENERGIE

Document stratégique pour répondre à l'enjeu du changement climatique, il oriente l'action du Conseil général vers 4 grands objectifs : 1/ Réduire ses émissions de gaz à effet de serre (ou mitigation) - 2/Lutter contre sa vulnérabilité énergétique
- 3/Faire évoluer ses services et politiques pour renforcer le territoire et l'adapter aux impacts du changement climatique pour en atténuer les effets néfastes
- 4/Partager ces objectifs avec les parties prenantes du territoire afin de les mobiliser et de les inciter à agir.

ATLAS DE LA BIODIVERSITÉ

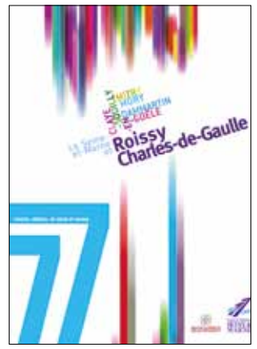
Le Département s'est engagé depuis 2005 dans l'élaboration de cet Atlas en partenariat avec le Muséum national d'Histoire naturelle, le Conservatoire botanique national du Bassin parisien et dix associations naturalistes. Ce projet identifie les enjeux naturels sur le département et évalue l'influence des activités humaines sur la biodiversité. Les résultats ont été publiés dans trois ouvrages respectivement dédiés à la flore (2010), à la faune (2012) et aux milieux naturels (2013).
Un dernier tome sera consacré aux relations homme/nature en 2014.

CONVENTION DE PARTENARIAT ENTRE L'ARS ET LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE

Cette convention formalise la coopération du Département et de l'Agence Régionale de Santé en vue du développement des dispositifs de bourses, de la promotion des stages ambulatoires et du développement des structures collectives.

PLAN DÉPARTEMENTAL D'ACTIONS POUR LE LOGEMENT DES PERSONNES DÉFAVORISÉES

Le 7ème Plan portera sur la période 2013-2018. Ce document est le cadre institutionnel des actions pour le logement des personnes défavorisées. Il définit une stratégie, des objectifs et des mesures destinées à permettre aux publics prioritaires d'accéder à un logement décent et indépendant ou de s'y maintenir et de disposer de la fourniture d'eau, d'énergie et de services téléphoniques.



DOCUMENT D'ORIENTATION STRATÉGIQUE DU TERRITOIRE DE ROISSY

Les orientations stratégiques adoptées par l'Assemblée départementale le 24 septembre 2010 concilient les besoins des habitants et ceux du développement du pôle aéroportuaire. Ce document souligne plusieurs enjeux tels que la préservation du cadre de vie, l'amélioration des déplacements, l'accès à l'emploi, ou la protection des espaces agricoles et naturels. Il pose également la question d'une nouvelle gouvernance.

PLAN DEPARTEMENTAL DE L'EAU

Aujourd'hui, la surexploitation de la ressource et neuf années consécutives de sécheresse ont accentué la pression sur les milieux naturels.
Le plan 2012-2016 se structure ainsi en 4 objectifs:
1/ Une eau potable pour tous les Seine- et-Marnais - 2/ Reconquérir la qualité de la ressource en eau
- 3/ Reconquérir le patrimoine aquatique du département
- 4/ Réunir l'ensemble des acteurs autour de la politique de l'eau

GUIDE DE LA MOBILITÉ

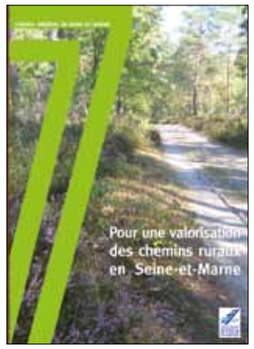
Le guide de la mobilité répertorie l'intégralité des possibilités de transport dont on peut bénéficier sur le territoire : RER, Seine-et-Marne Express, PAM77, transport à la demande, véhicule personnel mais aussi le covoiturage et le vélo. De nombreux encadrés sont présents tout au long du document afin de communiquer les coordonnées et les sites internet utiles.

PLAN DÉPARTEMENTAL DE LUTTE CONTRE L'HABITAT INDIGNE

Portant sur la période 2011-2016, le plan a été approuvé par l'Assemblée départementale le 30 septembre 2011.
Il s'agit d'une annexe au Plan départemental d'actions pour le logement des personnes défavorisées qui cadre et coordonne l'action des différents acteurs dans le domaine de la lutte contre l'habitat indigne.
Il est co-piloté par l'État et le Département.

PACTE TERRITORIAL POUR L'INSERTION

Outil de coordination des politiques d'insertion, il a pour objectif de donner davantage de cohérence dans la coordination des actions d'insertion, pour favoriser l'insertion sociale et professionnelle des bénéficiaires du R.S.A., au sein d'un même département et d'en redéfinir le cas échéant les modalités d'articulation.
Le prochain P.T.I. (2014-2016) est prévue pour le deuxième trimestre 2014.



PLAN DÉPARTEMENTAL DES ITINÉRAIRES DE PROMENADE ET DE RANDONNÉE

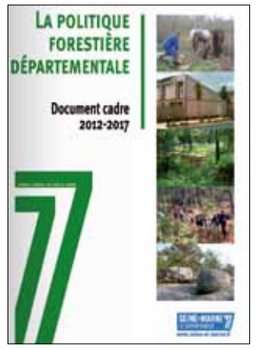
Il permet de garantir la pérennité des chemins ruraux et la continuité des itinéraires inscrits. Mis en place depuis 1991 et support des activités de promenade pédestre, équestre et VTT, il représente un maillage conséquent sur le territoire. On compte à ce jour près de 6000 km de chemins protégés par ce dispositif.
Parallèlement, le Département soutient les collectivités qui le souhaitent pour rouvrir d'anciens chemins disparus ou réhabiliter le petit patrimoine s'y rattachant .

POLITIQUE AGRICOLE DÉPARTEMENTALE

Elle définit le cadre d'intervention du Département en matière d'agriculture pour la période 2010-2014. Cette stratégie intègre les enjeux environnementaux, économiques et sociaux et se veut orientée vers les seine-et-marnais. L'ensemble des axes de la politique a pour objectif de pérenniser et de dynamiser l'agriculture sur le territoire départemental, dans la mesure où elle est fondatrice de son identité et du cadre de vie de ses habitants.

PROGRAMME TYPE POUR UN COLLÈGE 600

Ce document type regroupe les données surfaciques et fonctionnelles d'un collège de 600 élèves selon les prescriptions de l'éducation nationale.
Il permet de réaliser les premières études de faisabilités. Il est le support de discussion entre les différents participants, lors de la première réunion de programmation pour la construction du collège.

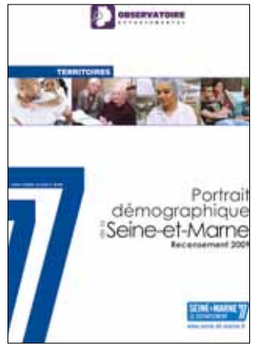


POLITIQUE FORESTIÈRE DÉPARTEMENTALE

Le Département de Seine-et-Marne a entrepris de formaliser son intervention en faveur des forêts et du bois sur son territoire dans un document cadre. Celui-ci est composé d'un diagnostic et d'un programme d'actions opérationnelles couvrant la période 2012-2017.

SCHEMA D'ORIENTATION DU SERVICE SOCIAL DEPARTEMENTAL

Il se décompone en 4 grandes orientations :
1/ Mobiliser et optimiser les compétences des professionnels des MDS au service de l'usager
2/ Assurer une prise en charge de courte durée
3/ Formaliser l'accompagnement pour une prise en charge de qualité
4/ Renforcer les liens avec les partenaires pour conjuguer les efforts au service des personnes.



PORTRAIT DÉMOGRAPHIQUE DE LA SEINE-ET-MARNE

Réalisé par l'Observatoire départemental, il s'appuie sur les données du recensement de 2009. Il a pour objectif de présenter les caractéristiques et l'évolution de la population, des ménages, du logement, de l'activité et de l'emploi en Seine-et-Marne.
Son actualisation est prévue en 2015.

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE

Il s'agit d'un document cadre qui coordonne et programme l'ensemble des actions de constructions d'aires d'accueil et d'habitat adapté, ainsi que l'accompagnement des populations «gens du voyage». Ce schéma est co-piloté par l'État et le Département.

PROGRAMME DÉPARTEMENTAL D'INSERTION ET DE LUTTE CONTRE L'EXCLUSION

Il définit la politique départementale d'accompagnement social et professionnel, recense les besoins d'insertion et l'offre locale d'insertion et planifie les actions d'insertion correspondantes. Il dresse également le bilan des dispositifs en place et des actions menées l'année précédente.
il est exceptionnellement d'une durée d'un an pour 2013. La présentation du PDILE 2014-2016 est prévue pour le deuxième trimestre 2014.

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ACTIONS POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

Ce schéma 2009-2014 repose sur la nécessité de donner aux personnes handicapées la garantie de choisir leur projet de vie et de répondre à leurs attentes.
Plusieurs grands défis en découlent:
- l'évolution des mentalités quant à la perception du handicap ;
- la non-discrimination vis à vis de l'éducation, de l'emploi et l'implication dans la vie sociale et citoyenne ;
- l'accessibilité de logement, de lieux publics et de loisirs pour tous.

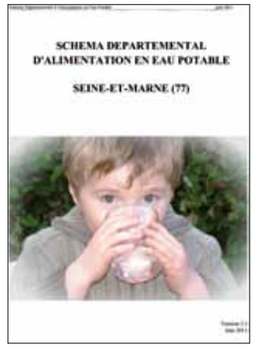


SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Le SDAEP est un outil d'aide à la décision, mis à la disposition des collectivités. En 2012, le SDAEP a été réactualisé pour prendre en compte les ajustements dans les solutions à apporter afin de délivrer une eau de bonne qualité à tous les Seine-et-Marnais. Il inclut maintenant une approche «sécurisation» par grande zone afin de définir un plan de solidarité intercommunal en cas de problème majeur sur une ressource locale.

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES ESPACES NATURELS SENSIBLE

En janvier 2011, le Conseil général a adopté son premier Schéma Départemental des ENS (2011-2016). L'objectif : mettre en œuvre un véritable réseau écologique en Seine-et-Marne pour répondre aux préconisations de la Trame verte et bleue issue du Grenelle de l'Environnement. Aujourd'hui, 21 ENS sont ouverts au public et 54 sont gérés par le Département.

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL D'ORIENTATIONS ROUTIÈRES

C'est un document interne à la Direction principale des routes, qui expose les principes de la politique routière du Département et qui fait le lien entre l'organisation du réseau et les actions de gestion quotidienne des unités de la DPR.
C'est un outil qui vise à rendre cohérente et coordonnée la gestion des infrastructures routières avec un objectif d'équité territoriale.
Le SDOR constitue ainsi un référentiel d'aménagement pour le réseau existant.

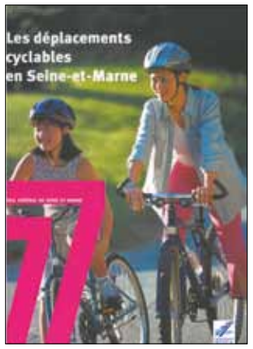


SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

Adopté en 2007, il s'appuie sur un diagnostic de la situation initiale qui permet de localiser les pôles à desservir.
Il a été conçu comme un véritable outil d'aide à la décision et a permis d'affirmer la politique cyclable du Département.
Aujourd'hui, 541,5 km de voies sont réalisées et 787 km sont en projet.
Le SDIC va donc être révisé dans les prochains mois.

SCHEMA DEPARTEMENTAL DE L'ENFANCE, DE L'ADOLESCENCE, ET DE LA FAMILLE

Ce document d'orientation politique est signé par le Département, l'Éducation Nationale, la Caisse d'Allocations Familiales, l'Agence Régionale de Santé, les autorités judiciaires et la Protection Judiciaire de la Jeunesse. Il détermine les actions prioritaires à mener sur la période concernée dans les secteurs de la protection maternelle et infantile et de l'aide sociale à l'enfance.

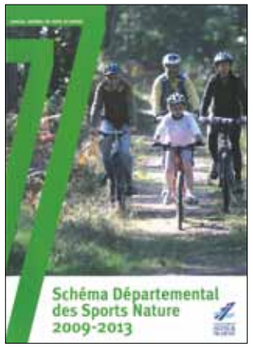


SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES SPORTS NATURE

Il vise à positionner la Seine-et-Marne en tant que 1ère destination sport de nature d'Île-de-France. Elaboré en partenariat avec les acteurs sportifs, environnementaux et institutionnels réunis au sein de la Commission Départementale des Espaces, Sites et Itinéraires, il doit permettre à terme de mieux structurer l'offre et la demande.

SCHEMA DEPARTEMENTAL DE LA LOGISTIQUE

Le Conseil Général de Seine-et-Marne a adopté en juin 2012 un schéma départemental de la logistique afin de mettre en place une stratégie d'aménagement et de valorisation de la filière sur son territoire. Ce schéma porte sur un aménagement durable des espaces et une approche innovante dans les domaines des risques, de la sécurité incendie, de l'accès à l'eau, ainsi que sur le volet compétences et métiers.

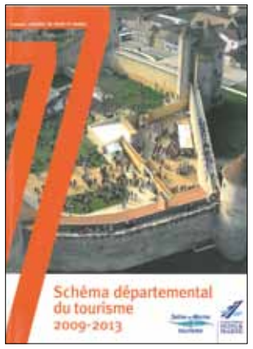


SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DU TOURISME

Il pose les 6 grandes orientations de la politique départementale en faveur du développement touristique
1/ Une Seine-et-Marne innovante
2/ Une Seine-et-Marne performante
3/ Un projet porté par tous
4/ Une cohésion renforcée entre Disney et le territoire
5/ Un tourisme pour tous
6/ Un tourisme respectueux de l'environnement et qui s'appuie sur l'ensemble des atouts du territoire dans une perspective de développement durable.

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL EN FAVEUR DES PERSONNES ÂGÉES

Réalisé sur la période 2006-2011, il défini 6 orientations majeures qui se déclinent en 30 actions.
Ce schéma arrivant à terme en 2014, le Département a décidé la réalisation d'un schéma départemental unique de soutien à l'autonomie à destination des personnes âgées et des personnes handicapées, tout en insistant sur la nécessité d'éviter toute confusion entre les besoins spécifiques des personnes âgées dépendantes et ceux des personnes handicapées.

STRATÉGIE DÉPARTEMENTALE POUR L'ASSAINISSEMENT

Elle est élaborée dans le cadre du Plan Départemental de l'Eau. L'objectif est de mettre les systèmes d'assainissement du département à la hauteur des exigences sanitaires et environnementales par l'anticipation des besoins.
De plus, il faut également répondre à de nouvelles contraintes comme l'amélioration du traitement des eaux pluviales, la mise aux normes des assainissements individuels et le renforcement de celui des industriels.

SCHÉMA DIRECTEUR TERRITORIAL D'AMÉNAGEMENT NUMÉRIQUE

Document opérationnel, il décrit une situation à atteindre en matière de couverture numérique. Il identifie les moyens d'y parvenir et vise à mobiliser tous les acteurs concernés autour d'un projet partagé. Ainsi, il prévoit d'apporter progressivement le très haut débit sur tout le territoire, soit dans un premier temps par l'évolution du réseau téléphonique de France Télécom ou d'autres technologies hertziennes, soit par le déploiement d'ici dix ans de la fibre optique depuis le réseau Sem@for77.

STRATÉGIE RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET D'INNOVATION

CONTRIBUTION DU DÉPARTEMENT

Adoptée en 2011, la SRDEI a pour objectifs d'assurer une bonne cohérence entre les dispositifs existants, de simplifier les formalités pour les bénéficiaires du soutien régional et d'assurer un meilleur suivi des aides sur l'emploi, la croissance ou les objectifs assignés aux entreprises.
Le 17 décembre 2010 le Département a proposé sa contribution pour cette stratégie.

DES QUESTIONS SUR LE RÉFÉRENTIEL ?

CONTACTS

Conseil général de Seine-et-Marne
Direction de l'Aménagement et du Développement des Territoires
01 64 14 77 77

CAUE 77
01 64 03 30 62

EDITÉ PAR
Conseil général de Seine-et-Marne

© Conseil Général de Seine-et-Marne, 2014

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Conseil général de Seine-et-Marne

TEXTES
Martin Vanier (Acadie)

ILLUSTRATIONS
Bertrand Deladerrière (CAUE) et **Xavier Messager** (Conseil général de Seine-et-Marne) sur la base des travaux de l'agence Brès + Mariolle et associés, exceptés les schémas prospectifs p.58, p. 61, p.63 et p. 65, réalisés par **Martin Vanier et Raffael taieb** (Acadie).

CONCEPTION
Martin Vanier (Acadie), **Antoine Brès** (Brès + Mariolle et associés), le CAUE et le Conseil général de Seine-et-Marne.

REMERCIEMENTS
Au **CAUE** et particulièrement à **Bertrand Deladerrière** et **Dominique Bonini**.

À l'ensemble des Directeurs et Agents du Conseil général de Seine-et-Marne impliqués dans la démarche.

Aux membres du comité scientifique :
Nathalie Blanc, Directrice de recherche au CNRS et Directrice de l'Unité mixte de recherche LADYSS 75337 ; **Eric Charmes**, Directeur de recherche à l'Ecole nationale des travaux publics de l'Etat (ENTPE), Université de Lyon, Directeur du laboratoire Recherches interdisciplinaires ville espace société (RIVES) ; **Stéphane Cordobès**, Conseiller auprès du Délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR), responsable du service «prospective & études» ; **Alain Derey**, Directeur de l'École d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée ; **Ivan Derre**, Directeur d'études au service de la connaissance, des études et de la prospective (SCEP) de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA) ; **Philippe Estèbe**, Directeur d'études à Acadie, enseignant à Sciences Po et directeur de l'IHEDATE ; **Bertrand Lemoine**, ancien Directeur général de l'Atelier international du Grand Paris (AIGP) et Directeur de recherche au C.N.R.S. ; **Olivier Mora**, Ingénieur agronome et prospectiviste à la Délégation à l'Expertise, à la Prospective et aux Etudes (DEPE) de l'INRA ; **Jean-Pierre Orfeuil**, Professeur d'aménagement à l'Institut d'urbanisme de Paris (IUP) et à l'Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne ; **Jean-Yves Pineau**, Directeur du Collectif Ville Campagne ; **Vincent Piveteau**, Directeur de l'École nationale supérieure du paysage de Versailles ; **Nathalie Quiot**, Architecte urbaniste, associée co-gérante de la Sarl Ozone architectures ; **Bertrand Warnier**, Représentant du comité d'orientation scientifique des Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy- Pontoise.

Aux membres du comité technique :
Fouad Awada, Directeur général adjoint et **Karim Ben Meriem**, architecte-urbaniste à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAU-îdF) ; **Olivier Baduel**, Directeur du développement urbain durable de l'EPA Marne ; **Aziz Belkhatir**, Directeur du développement urbain à la Communauté d'Agglomération Marne-et-Chantereine ; **Floriane Benezech**, Agent de développement à la Communauté de Communes de la Brie des Morins ; **Camille Danet**, Agent de développement à la Communauté de Communes du Bocage Gâtinais ; **Emmanuelle Guilmault**, Directrice et **Romain Bion**, Responsable du pôle Aménagement du Parc naturel régional du Gâtinais français ; **Aurélia Jakob**, Chargée de mission à l'Unité aménagement durable de la Région Île-de-France ; **Erwan Le Bot**, Responsable du pôle développement métropolitain à Paris Métropole ; **Benjamin Lefebvre**, Agent de développement au Syndicat du Scot du Bassin de Vie de Coulommiers ; **Philippe Leterme**, Directeur de l'aménagement et du développement durable et **Caroline Jaroszek**, Chargée de mission à la Communauté d'Agglomération du pays de Meaux ; **Sandrine Lienard**, Adjointe au chef du service aménagement planification prospective à la Direction départementale des territoires de Seine-et-Marne ; **Baptiste Meunier**, Responsable du Pôle espace et aménagement et **Vincent le Quiniou**, Responsable du Pôle économie et territoire à la Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne ; **Philippe Papy**, Architecte enseignant en projet et urbanisme, coordinateur cycle 2A et **Eric Alonzo**, Architecte codirecteur du DSA d'architecte-urbaniste, École d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée ; **Stéphane Sarkissian**, Adjoint au Directeur général des services à la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire ; **François Tirot**, Directeur de l'urbanisme et du paysage à l'EPA Sénart ; **Philippe Witterkerth**, Chef de projet urbanisme et aménagement à la Communauté d'Agglomération de Melun Val-de-Seine.

Aux membres du Conseil participatif du Projet de territoire.

Conception : Agence Beaurepaire - Maquette : Laurie Garcia - Conseil général de Seine-et-Marne
Photo de couverture : Isabelle Tabellion
Suivi et relecture : Stéphanie Martin Szelerski - Conseil général de Seine-et-Marne - Impression : Le réveil de la Marne